5

LA

VALLEE DE L'OUTAOUAIS

Sa Condition Géographique; ses Ressources Agricoles et Industrielles; ses Exploitations Forestières; ses Richesses Minérales; ses Avantages pour la Colonisation et l'Immigration; ses Canaux et ses Chemins de Fer

PAR

JOSEPH TASSÉ

Auteur des *Canadiens de l'Ouest*, du *Chemin de Fer Canadien du Pacifique*, et de PHILEMON WRIGHT *ou Colonisation et Commerce de Bois.*

MONTREAL
EUSÈBE SENÉCAL, IMPRIMEUR-EDITEUR
Rue St. Vincent, Nos. 6, 8 et 10

1873

VAR

Sa

A

EUSI

5 T

LA

VALLEE DE L'OUTAOUAIS

Sa Condition Géographique; ses Ressources Agricoles et Industrielles; ses Exploitations Forestières; ses Richesses Minérales; ses Avantages pour la Colonisation et l'Immigration; ses Canaux et ses Chemins de fer

PAR

JOSEPH TASSÉ

Auteur des *Canadiens de l'Ouest*, du *Chemin de Fer Canadien du Pacifique*, et de PHILEMON WRIGHT *ou Colonisation et Commerce de Bois*.

MONTREAL
EUSÈBE SENÉCAL, IMPRIMEUR-EDITEUR
Rue St. Vincent, Nos. 6, 8 et 10

1873

TASSE, J.

LA VALLEE DE L'OUTAOUAIS.

I

LA RIVIÈRE OUTAOUAIS.

La vallée de l'Outaouais, laissée dans l'ombre pendant trop longtemps, a en revanche considérablement attiré l'attention publique depuis quelques années. Son immense étendue, ses bois incomparables, ses exploitations forestières, ses richesses minières, la fertilité de son sol, ses ressources naturelles de toutes sortes, la part qu'elle a prise au mouvement en faveur des chemins de fer, l'importance que lui réserve le chemin du Pacifique et le canal de l'Outaouais, qui se construira inévitablement, ont avec raison convaincu les moins optimistes du brillant avenir qui lui est dévolu.

Cette magnifique région couvre une superficie de plus de 80,000 milles carrés, et a une étendue territoriale plus grande que la plupart des états américains. Ainsi, New-York ne compte que 50,519 milles carrés; la Pennsylvanie, 46,000 milles carrés; l'Ohio 40,000 milles carrés; l'Illinois, 55,405 milles carrés; le Michigan, 56,243 milles carrés; le Wisconsin, 56,000 milles carrés. Cette vallée peut donc donner asile à des millions d'habitants.

Elle est sillonnée par la rivière de l'Outaouais, qui, par son étendue, le volume et la profondeur de ses eaux, ne le cède qu'au fleuve St. Laurent. Notre grande rivière prend sa source à l'endroit connu sous le nom de " hauteur des terres," et après une course de plus de huit cents milles, elle va se jeter dans le St. Laurent, à seize milles en bas de Montréal. Elle est très accidentée et

semée de rapides, de cascades et d'îles de toutes grandeurs, qui lui donnent l'aspect le plus pittoresque.

Depuis sa source, l'Outaouais prend une direction tantôt nord-ouest, tantôt sud-ouest, puis après maints détours capricieux, il forme l'immense nappe d'eau appelée le lac Témiscaming. Il est interrompu ensuite par plusieurs rapides, puis il reçoit successivement les eaux des rivières Blanche, Montréal, Keepawa, Maganasippi et du Matawan qui devra servir de canal plus tard pour relier le lac Huron à l'Outaouais, et de débouché au commerce de l'Ouest. Il continue de former une série de rapides dont l'un, la " Roche Capitaine," a une réputation plus qu'ordinaire dans le monde des voyageurs, et l'autre, les " deux Joachim," se précipite d'une hauteur de vingt pieds avec un effet admirable. Ce dernier est tellement tourmenté qu'un radeau de bois ne saurait le franchir sans être mis en pièces.

L'Outaouais après avoir suivi une ligne droite sur un assez long parcours, se resserre tout-à-coup entre des masses de rochers d'une grande élévation et coupés à pic. Cette partie porte avec raison le nom de Rivière Creuse, car les eaux y sont d'une grande profondeur.

Plus loin, il forme le magnifique lac des Allumettes, au milieu duquel se dresse un groupe d'ilots couverts d'une riche verdure, et qui, de l'avis de plusieurs touristes, surpassent en beauté les célèbres Mille Iles du St. Laurent. La grande île des Allumettes renferme déjà plusieurs paroisses formées par une population moitié française et moitié irlandaise, qui doit être d'environ 2,500 habitants. Elle comprend une vaste étendue de terres fertiles dont une bonne partie est cultivée.

Le lac Coulonge se trouve à quelques milles plus bas, puis l'on admire la belle île du Calumet, qui a une longueur de vingt-cinq milles. Cette île est depuis longtemps habitée, et la moitié de la population, qui doit être d'au moins 1,500 habitants, est d'origine française. En 1860, les terrains en culture embrassaient un rayon de 3,467 arpents.

Après une série de rapides on atteint le lac des Chats, dont la longueur est de seize milles et la largeur de deux à six milles Plusieurs rapides séparent encore cette nappe d'eau du lac Des Chênes, qui se trouve à quelques milles de la grande chute des Chaudières, laquelle décharge, aux hautes eaux, un volume d'eau, par minute, égal à 7,467,360 pieds cubes.

L'Outaouais coule ensuite jusqu'en bas de Montréal, à l'endroit de son embouchure dans le St. Laurent, interrompu par plusieurs rapides que l'on a tournés pour la plupart au moyen de canaux.

Il est grossi sur tout son parcours par les eaux de plus de vingt-cinq tributaires, dont plusieurs sont aussi considérables que quelques-uns des grands fleuves de l'Europe. Les plus importants, en outre de ceux que nous avons déjà signalés, sont les rivières Du Moine, Coulonge, Madawaska, Noire, Mississipi, Bonne Chère, Petewawee, Rideau, Gatineau, du Lièvre, la Petite Nation, Rouge, Blanche, du Nord et autres.

La Gatineau seule a une longueur de plus de trois cents milles et arrose une étendue d'environ 10,000 milles carrés. Elle prend naissance, non loin de l'embouchure de l'Outaouais, dans un lac beaucoup plus grand que celui qui alimente la grande rivière. M. Olivier Lachance, un intrépide coureur des bois au service de M. Gouin, l'un des principaux exploitants de bois du pays, a fait dernièrement tout le voyage à travers les forêts du nord depuis le Saguenay jusqu'aux sources de l'Outaouais et de la Gatineau. Il raconte qu'il a été jusqu'a la tête de cette dernière rivière, ou comme il dit, jusque dans la tête des cheveux, et qu'il a vu la place où il aurait pu prendre l'eau de l'Outaouais et de la Gatineau dans son écuelle. La rivière Petewawee a une longueur d'environ 140 milles; la rivière Noire, de 130 milles, et la rivière Coulonge de 160 milles. Les autres affluents de l'Outaouais ont une étendue moyenne de 130 milles.

Une rivière aussi accidentée doit offrir naturellement des difficultés considérables à la navigation. Cependant, dans sa partie inférieure, depuis Ottawa jusqu'au Bout de l'Ile, les bateaux à vapeur peuvent franchir librement cette distance au moyen des voies artificielles que l'on a exécutées à Grenville, à la Chute à Blondeau et à Carillon.

Afin de faciliter la navigation et répondre aux besoins croissants du commerce, le gouvernement travaille depuis quelque temps à l'agrandissement du canal Grenville, qui aura les dimensions du canal Lachine. Les travaux de creusage et d'élargissement ainsi que la construction de nouvelles écluses seront terminés d'ici à deux ans.

Au pied du canal Carillon, on projette très sérieusement de barrer la rivière à cet endroit, qui est large d'environ 1,700 pieds. On croit que ce grand ouvrage en refoulant l'eau aurait pour effet d'en élever le niveau de 12 à 15 pieds et de faire disparaître ainsi la Chute à Blondeau, six milles plus haut. On construirait à l'une des extrémités du barrage, sur l'une ou l'autre rive, à Carillon ou à la Pointe Fortune, un canal d'un demi-mille de long, et au milieu, une glissoire pour la descente du bois. On croit que cette magnifique amélioration, qui a été suggérée par M. Walter

Shanley, croyons-nous, rendrait inutile le canal de la Chute à Blondeau et deux milles de canal à Carillon. On en porte le coût à $400,000.

Il est aussi question de reconstruire l'écluse de Ste. Anne et d'approfondir le chenal qui y conduit.

La navigation est plus difficile dans la partie supérieure de l'Outaouais, où, à l'exception des glissoires qui ne servent qu'à la descente du bois, on n'a pas encore créé de voies artificielles pour tourner les rapides. Cependant, les bateaux à vapeur d'un faible tirant d'eau naviguent maintenant sur certaines sections jusqu'au Rocher Capitaine, et il n'est pas impossible qu'ils s'avancent encore plus loin. Jusqu'à cette année, ils ne dépassaient pas le rapide des deux Joachim.

Il paraît que le gouvernement a l'intention, cependant, de commencer l'amélioration de la partie supérieure de la rivière en faisant construire à la chute de la Culbute, en amont de l'Ile des Allumettes, sur la rive nord de l'Outaouais, de grandes écluses en bois semblables à celles que l'on exécute à Grenville. Il est à désirer que cette amélioration se fasse, et ne soit que le commencement de travaux plus importants pour rendre l'Outaouais navigable, sur tout son parcours, depuis l'embouchure de la rivière Matawan.

Les excursions dans le haut de l'Outaouais commencent à devenir de mode et avant longtemps les touristes s'y rendront en grand nombre. On s'embarque à bord du bateau à vapeur, à Aylmer, à neuf milles de la capitale, et on franchit ainsi, tout en subissant de temps à autre les inconvénients du "portage," environ cent cinquante milles, à travers l'un des pays les plus pittoresques que l'on puisse voir. La nature offre sur tout le trajet une série de tableaux extrêmement riches et variés, qui se déroulent en un long panorama. Sur la verte bordure de la forêt se détachent de temps à autre de jolis et florissants villages, tels que Pembrooke, Portage du Fort et autres.

II

COLONISATION ET AGRICULTURE.

Le caractère physique de la région de l'Outaouais est fort divers. La contrée qui s'étend des deux côtés de la grande rivière, n'a presque aucune similitude topographique. La rive sud est en général

plane et unie, tandis que la rive nord est, au contraire, entrecoupée par la grande chaîne des Laurentides et par beaucoup de collines et rochers.

On peut diviser le pays qui s'étend sur la rive droite de l'Outaouais entre cette ville et le Lac Huron—un parcours d'environ 200 milles—en trois grandes sections.

La première, la plus importante et la plus riche, est la contrée du Pin Blanc, que l'on a ainsi nommée à cause de la grande quantité de bois blanc qu'elle contient. Elle embrasse les trois magnifiques comtés de Carleton, Renfrew et Lanark, dont les deux premiers renferment des groupes considérables de canadiens-français. La plus grande partie du sol qui est d'une grande fertilité, est en culture La population de ces comtés est maintenant de 92,381 habitants.

A l'ouest se trouve la contrée du Bois Rouge, qui a une longueur du nord au sud d'environ 130 milles. C'est l'abondante quantité de pin rouge qu'elle contient qui lui a fait donner ce nom. Son sol est généralement sablonneux, hérissé de rochers et pauvre. A part quelques veines de terre à bois dur, qui renferment une marne riche et épaisse, cette région offre peu d'avantages à la colonisation.

La troisième division comprend la contrée du Bois Dur, nom que lui ont valu ses grandes forêts de bois dur; on y trouve du pin blanc, mais le pin rouge y est inconnu. Elle a une longueur d'environ 130 milles, et touche au Lac Huron. Une partie considérable ne vaut absolument rien pour la colonisation.

La partie inférieure de la rive sud de l'Outaouais comprend la ville d'Ottawa, les comtés de Russell, Prescott et Vaudreuil : ce dernier est situé dans la province de Québec. La population réunie de la capitale et de ces comtés est de 51,721 habitants. Ces comtés sont d'une grande fertilité et les deux premiers s'ouvrent rapidement à la colonisation; le comté de Vaudreuil est l'un des plus anciens du district de Montréal, et le surplus de sa population se déverse dans les comtés voisins ou dans celui d'Outaouais. Les comtés de Prescott et Russell sont surtout renommés par leur production de beurre et de fromage, et on calcule qu'il y a encore environ 250,000 arpents de terre couverte de bois d'une excellente qualité. Cinq moulins à scier sont établis le long de la rivière Nation et produisent annuellement plus de 12,000,000 de pieds de bois.

La rive nord de l'Outaouais est toute comprise dans la province de Québec, et nous en parlerons plus longuement comme offrant plus d'intérêt au lecteur.

Elle renferme les beaux comtés de Laval, Terrebonne, Deux-Montagnes, Argenteuil, Outaouais et Pontiac. Les comtés de Laval et Deux-Montagnes sont habités depuis longtemps et contiennent une

population très compacte, mais il n'en est pas ainsi des autres comtés, où il reste encore de vastes espaces à coloniser.

Voici qu'elle était leur population respective en 1861 et 1871.

COMTES.	1860-61	1870-71.
Laval	10,507	9,471
Terrebonne	19,460	19,591
Deux-Montagnes	18,408	15,615
Argenteuil	12,897	12,806
Outaouais	27,757	38,629
Pontiac	14,125	15,810
Total	103,154	111,923
		103,154
Augmentation		8,769

Ainsi, dans les comtés de Laval, Terrebonne et Argenteuil, la population a diminué depuis dix ans. Le comté de Terrebonne n'a obtenu qu'une augmentation nominale, et le comté de Pontiac a ajouté 1685 âmes à sa population.

En revanche, le comté d'Outaouais s'est avancé hardiment dans la voie du progrès. Il a augmenté sa population durant la même période de 10,890 âmes et a progressé en conséquence plus rapidement qu'aucun autre comté de la province de Québec. Cet accroissement notable est dû en grande partie au fait que Hull existait à peine en 1860, tandis que, lors du dernier recensement, cette petite ville pleine d'avenir comptait environ 7000 à 8000 habitants.

La majorité de la population dans ces six comtés se composait d'origine française en 1860–61, et la supériorité numérique de nos nationaux a dû s'accuser davantage durant la dernière décade, à cause de l'accroissement remarquable de Hull, qui est presque tout canadien-français. Il y avait à cette époque 65,499 canadiens-français contre 37,655 habitants de toutes origines. Dans les comtés d'Argenteuil et de Pontiac, l'élément français est dans une minorité considérable, mais il est en majorité dans le comté d'Outaouais, et forme la presque totalité dans les comtés de Laval, Deux-Montagnes et Terrebonne.

Aussi, ce n'est pas sans raison que M. Rameau désignait la vallée de l'Outaouais, dans sa *France aux Colonies*, comme l'un des boulevards futurs de la nationalité franco-canadienne. Les anglais font de grands efforts pour attirer une émigration anglaise, surtout dans les comtés d'Outaouais et de Pontiac ; une société d'immigration a été fondée dans ce but, dans la capitale, et a déjà produit des resultats relativement considérables. Mais telle est la force d'expansion de notre race, que nous croyons que les autres éléments nationaux lui disputeront vainement la prédominance dans cette région.

Il y a quelques années, M. Hamilton, ancien colon du comté d'Outaouais, était appelé devant un comité de la Chambre d'Assemblée, à exposer les ressources de la rive nord de l'Outaouais, et voici en quels termes il s'exprimait :—

1o. Les parties rapprochées des cantons qui avoisinent immédiatement la rive nord de la rivière Outaouais, sont rocheuses et montagneuses; mais toutes les vallées sont extrêmement fertiles et fournissent un sol composé de marne et d'argile. La tête de ces cantons offre un niveau général et onduleux; le sol y est mêlé et est de la meilleure qualité.

2o. Les principaux bois de construction sont l'érable, le hêtre, le bouleau et le pin blanc; on trouve aussi dans les vallées un grand nombre de chênes. On rencontre généralement dans ces vallées de grandes pruches et du bois blanc mêlés aux expèces déjà nommées et qui indiquent invariablement un sol riche, fécond et propre à toute espèce de culture convenable au climat.

3o. On peut dire en général que le blé d'automne et de printemps, l'avoine, l'orge, les pois, le seigle et le blé-d'inde sont supérieurs. J'ai vu du blé d'automne égal à celui qui nous vient de l'ouest de Toronto. Le blé de printemps, de Hull et Wakefield, n'a pas de supérieur quand la semence est de bonne qualité.

4o. Le sol et le climat sont favorables à la production des grains ci-dessus énumérés; loin de considérer la durée de l'hiver comme nuisible, je la regarde comme un avantage, car l'épaisseur de la neige y protège le blé d'automne et sert à enrichir le sol.

5o. Les pommiers et les groseilliers y viennent bien; mais on a prêté une bien faible attention à cet branche d'horticulture; je puis même affirmer que l'on pourrait faire produire avec beaucoup de chances de succès les diverses espèces de pommes de l'île de Montréal.

6. Tous les lacs, et ils sont innombrables, de la rive nord de l'Outaouais, foisonnent de truite, de brochet et de poisson blanc; dans quelques-uns des plus grands on trouve l'éturgeon.

Le recensement agricole de 1871 n'étant pas encore publié, il ne nous est pas possible de donner des statistiques plus récentes que celles que nous trouvons dans le dénombrement de 1860-61, sur les productions agricoles des six comtés de la rive nord de l'Outaouais, dont nous avons déjà établi la population. Quoiqu'elles n'aient pas toute l'actualité désirable, elles peuvent être examinées encore avec intérêt et utilité.

COMTÉS.	Céréales.	Légumes.	Foin.	Beurre.	Fromage.	Bœuf et Porc.	Animaux.	Fermes et instruments aratoires.	Terres.	Bois et terres incultes.	Terres cultivées.
	Minots.	Minots.	Tons	lbs.	lbs.	lbs.	$	$	Acres.	Acres	Acres
Laval.....	357108	153696	4894	182920	4144	665	275361	3052407	71510	16061	.....
Terrebonne....	474536	249605	9340	327125	2356	3315	400340	3315908	217285	124029	.....
D.-Montagnes..	670780	238665	13628	410711	5426	1640	568822	4672898	181656	65811	.....
Argenteuil.....	364149	258296	10927	362078	22825	1421	351161	1312558	179095	109636	.....
Outaouais.....	506259	394578	18861	296521	6389	1582	683103	3106806	362127	293065	.....
Pontiac	393523	341970	10711	262212	4597	1400	380676	1233054	212226	157611	.....
Total pour 1860.	2866355	1646805	68361	1841567	45737	10023	2609463	16723626	1223849	766213	457636

Le dernier recensement n'indiquera pas, croyons-nous, de grands changements dans ces statistiques, car, à l'exception du comté d'Outaouais, les autres comtés ayant vu leur population augmenter ou diminuer d'une manière peu considérable, leur production agricole a dû rester à peu près stationnaire.

Il est facile de voir que la condition agricole des comtés de Laval et Deux-Montagnes changera peu à l'avenir, car toutes leurs terres sont en culture, à moins que l'on n'y adopte un système de culture plus progressif, qui augmentera le rendement du sol.

Mais on peut s'attendre à des progrès considérables dans le vaste comté de Terrebonne, situé entre les comtés d'Argenteuil et de Montcalm. Car, ce comté offre encore un beau champ à la colonisation et renferme de grandes étendues d'un sol vierge et fertile. Depuis plusieurs années les colons se portent en grand nombre dans les terres de l'intérieur, où se déverse le trop plein de la population des anciennes paroisses du comté et de la région avoisinante.

Les plus importantes de ces nouvelles colonies sont Ste. Agathe, St. Sauveur et St. Adèle; nous les avons visitées il y a quelques mois à peine, et nous avons été surpris du développement que ces groupes de canadiens-français, perdus pour ainsi dire dans les montagnes du nord, ont pris depuis quelque temps. Tous les ans les colons pratiquent de nouvelles brèches dans la forêt et continuent courageusement l'œuvre du défrichement.

St. Sauveur est à 12 milles de l'important village de St. Jérôme, et compte 1845 habitants. Beaucoup de ces colons, qui étaient sans ressources, il y a quelques années, ont des terres aujourd'hui valant entre dix et vingt mille francs. St. Adèle est à 17 milles de St. Jérôme, et renferme après vingt-sept ans d'existence une population de 1570 âmes. Cette paroisse jouit, comme St. Sauveur, de grands avantages agricoles et industriels, et elle se développera

promptement lorsque le chemin de fer atteindra St. Jérôme et que l'on aura rendu navigable la rivière du Nord.

Ste. Agathe est encore plus au nord et progresse rapidement. Elle est plus éloignée du marché que Ste. Adèle et St. Sauveur et de fondation plus récente ; cependant son sol et sa position naturelle présentent des avantages tels que sa population est presque aussi élevée que celle de ses deux voisines. Elle produit déjà 2,600 minots de blé par année. Dans une étude sur ces cantons du nord, M. G. Alphonse Nantel dit que " les colons de Ste. Agathe, comme ceux de St. Sauveur et de Ste. Adèle, n'ont eu en général, aucune avance pécuniaire pour s'aider dans leurs travaux de défrichement ; plusieurs même en quittant leur paroisse natale, avaient des dettes à acquitter et une nombreuse famille à soutenir. Quelques morceaux de viande, quelques livres de fleur, une hache, parfois une paire de bœufs ou un misérable cheval, mais surtout des bras vigoureux et un courage à toute épreuve, telle était leur fortune. Souvent sans chemin public, ils devaient se frayer un chemin à travers rochers et broussailles. Puis des branches de sapins tendues les unes sur les autres en forme de hutte, étaient leur premier palais, en attendant les délices d'un chantier en forme. Et l'on déclarait guerre à outrance aux arbres de la forêt ; ils disparaissaient peu à peu devant les coups de la cognée ; réduits en cendre, ils servaient à la fabrication de la perlasse et devenaient ainsi le précieux soutien du défricheur. Après quelque temps de solitude et d'ennui, celui-ci voyait enfin un bienveillant voisin, un ami se poser près de lui. Quel bonheur, quelle consolation ! Que de charmes n'avait pas cette société naissante au milieu de ces bois ! L'espérance venait relever les courages ; chacun se sentait renaître à la vie ; chaque année les champs étendant de plus en plus leurs limites se couvraient d'abondantes moissons. C'en était fait, les temps de misère étaient passés ; le bonheur rentrait avec le bien-être sous le toit du colon."

Nous avons visité avec un intérêt particulier Ste. Adèle, qui est une fort jolie paroisse. Elle fut le théâtre principal de l'œuvre de l'hon. M. Morin, le véritable colonisateur de cette partie du nord de l'Outaouais. La création de cette paroisse lui revient en entier. C'est lui qui a fait exécuter les premiers défrichements, qui a fourni d'abondants secours aux colons qui, sans lui, n'auraient pu se maintenir au milieu de la solitude, qui a construit les premiers moulins à farine et à scie, et a présidé au berceau comme au développement graduel de la jeune colonie. C'est là encore qu'il a usé péniblement une vie qui fut si précieuse au pays tout entier. Aussi comme son souvenir est encore vivace dans ce coin

du pays, comme chacun aime à rappeler les bienfaits qu'il a semés à profusion dans cette solitude de Ste. Adèle qu'il affectionnait tant ! Un modeste monument a été érigé à sa mémoire dans l'église de Ste. Adèle, mais son souvenir est buriné en traits ineffaçables, plus durables que le marbre, dans l'estime et la reconnaissance de la population canadienne.

Une correspondance publiée dans un journal de Montréal, il y a bien des années, et reproduite dans les *Etudes sur la Colonisation du Bas-Canada*, par M. Stanislas Drapeau, signale dans les termes suivants les services que rendit cet éminent patriote à la colonisation : " Ce n'est pas le plus petit des nombreux services qu'a rendus à son pays le juge Morin, que celui d'avoir été le premier dans ces forêts que l'on regardait comme impraticables et propres uniquement pour la demeure de l'homme des bois et des bêtes fauves. Depuis un grand nombre d'années, il a fait l'impossible pour attirer l'attention de ses compatriotes sur ce lieu, comme offrant à l'homme entreprenant et industrieux des avantages rares pour la colonisation. Le sol est des plus fertiles, et le climat, quoique beaucoup plus au nord que le reste du district de Montréal, n'est pas plus rigoureux et bien moins sujet aux changements subits qui le caractérisent ici. La température est des plus régulières, et les saisons, si on peut s'exprimer ainsi, plus régulières dans leurs phases..... M. Morin a dévoué beaucoup de son temps dans ces lieux et a consacré de grandes sommes au défrichement."....

Le continuateur de l'œuvre du regretté M. Morin est aujourd'hui le Révd. M. Labelle, le populaire et remarquable curé de St. Jérôme. Une grande et patriotique idée domine l'esprit de ce prêtre au zèle ardent et à la parole entraînante ; il veut le développement du nord par les chemins de colonisation et les chemins de fer.

Au moyen des chemins de colonisation, il sait qu'il reculera promptement les bornes de la forêt, et facilitera le peuplement des vastes solitudes du nord. Le chemin de fer rapprochera les colons des grands marchés, leur assurera des débouchés faciles et économiques, fera renaître la vie et l'activité dans les anciennes paroisses et suscitera l'établissement de nombreuses manufactures qui exploiteront les magnifiques pouvoirs d'eau des rivières du nord, augmenteront énormément la consommation locale et donneront de l'ouvrage à des milliers de mains.

On l'appelle avec raison le père du chemin de colonisation du nord, qui doit créer une véritable révolution dans la région des Laurentides, et il a amplement mérité par ses infatigables efforts cette glorieuse paternité. De fait, personne n'a fait plus que lui

pour faire connaître les ressources du nord de l'Outaouais, pour attirer l'attention des capitalistes et de nos gouvernants sur l'importance de leur exploitation, et pour rendre populaire cette entreprise du Grand-Tronc du nord, qui se reliera étroitement avec le progrès futur de cette région.

M. le curé Labelle a eu un émule dans ses travaux en faveur de la colonisation, dans la personne du Révd. M. Provost, curé de Mascouche, qui a beaucoup fait pour attirer les colons dans cette partie du nord.

Nous ne saurions aussi passer sous silence les services qu'à rendus à cette même et grande œuvre, l'hon. M. Edouard Masson, fondateur de la jeune colonie de Ste. Marguerite. Ce monsieur s'est mis non seulement à la tête d'un mouvement sérieux de colonisation, mais il a dépensé une somme considérable pour assurer le succès et le développement de cet établissement.

Le gouvernement de Québec consacre tous les ans une somme importante pour seconder l'œuvre de ces colonisateurs et leur aider à frayer la voie aux défricheurs, en ouvrant de grandes artères de chemin. On ne saurait mieux appliquer les deniers publics. L'exécution de ces travaux donnera une impulsion énorme au progrès de ces parties reculées du pays, car beaucoup n'attendent que la confection des chemins de colonisation pour aller s'établir au milieu de la forêt.

Le comté d'Argenteuil renferme plusieurs anciennes paroisses, et contient également une quantité considérable de terres vierges d'une grande fertilité. Il s'y fait un mouvement sérieux en faveur de la colonisation, mais il serait beaucoup plus accentué, si les chemins ne faisaient pas autant défaut pour relier aux anciens établissements les cantons où l'on a commencé le défrichement. Les canadiens du comté de Terrebonne débordent depuis quelques années de ce côté, et avant longtemps ils auront créé de jeunes colonies qui ne seront pas lentes à se développer.

Le comté d'Outaouais est immense ; c'est incontestablement l'un des plus grands du pays. Il a une longueur d'environ 65 milles, et comprend plus de soixante cantons, florissants pour la plupart, et de nombreux villages, où règne beaucoup de vie et d'activité, et où se groupera d'ici à quelques années une population considérable.

On peut diviser ce comté en plusieurs sections, dont la plus importante est la région de la Gatineau. Elle est arrosée sur un parcours de plus de trois cents milles par la rivière de ce nom, qui vient affluer dans l'Outaouais, à un mille plus bas que Hull. Une bonne partie est montagneuse et rocheuse, surtout la partie supé-

rieure ; mais dans le haut et le bas de la vallée, on trouve de vastes terrains d'une fertilité étonnante, qui offrent tous les avantages possibles à la colonisation. Ses forêts sont d'une richesse peu ordinaire, et depuis longtemps on les exploite sur une grande échelle. Le pin abonde et plusieurs centaines de mille billots descendent tous les ans la rivière. L'épinette, le tilleul, le chêne, l'érable, l'orme, le noyer, le frêne se trouvent aussi en grande quantité ; mais le manque de communications s'oppose à ce que l'on puisse utiliser ces bois précieux, qui se détruisent sans aucun profit pour le pays.

Ses lacs sont immenses et peuplés à profusion des meilleures qualités de poisson d'eau douce. La truite, le doré, l'achigan y atteignent des proportions considérables. Aussi la pêche est-elle fort rénumérative pour les colons qui, non seulement en tirent parti pour leurs familles, mais écoulent avantageusement de grandes quantités de poisson sur les marchés voisins. Les Norvégiens établis par exemple sur le lac du Poisson Blanc, en haut de la Gatineau, exploitent depuis longtemps cette source de profit, qui ne s'épuisera pas de sitôt, car les officiers du département des pêcheries veillent scrupuleusement à ce que l'on ne pêche pas le poisson à l'époque du frai. Le vison, la loutre, la marte, le castor, le chevreuil, le caribou et l'orignal rodent en grand nombre dans la forêt vierge, et les disciples de Nemrod leur font durant l'hiver une chasse incessante, souvent fort lucrative.

Le premier pionnier de la région de la Gatineau est Philemon Wright, qui, en 1800, vint s'y établir, à la tête d'un certain nombre d'émigrants du Massachusetts. Aidé de nombreux travailleurs, il fit des défrichements considérables, cultiva en véritable agronome, importa à grands frais d'Angleterre des reproducteurs des races de bétail les plus célèbres, sut tirer de son exploitation des profits énormes et commença en 1806 à exploiter le commerce de bois. Il construisit les premiers moulins sur l'Outaouais, la première glissoire, créa une véritable colonie dans le township de Hull, devint colonel de milice, membre du parlement, et s'éteignit le 2 juin 1839, après avoir su acquérir une grande fortune et avoir fait bénéficier le pays de son rare esprit d'initiative et de progrès.

Philemon Wright a mérité d'être appelé *The Father of the Ottawa*, et nous renvoyons le lecteur qui serait curieux d'assister au laborieux enfantement de cette région, à l'étude que nous avons publiée sous le titre : *Philemon Wright ou Colonisation et Commerce de bois.*

Philemon Wright ne laissa personne pour continuer dignement son œuvre de colonisation, et pendant longtemps ce territoire resta

stationnaire. "Jusqu'à ces dernières années," dit une lettre adressée en 1858 à Mgr. l'Evêque d'Outaouais, "la colonisation sur la Gatineau avait été assez peu importante, surtout sur le haut de la rivière ; c'était à peine si l'on trouvait quelques habitants échelonnés de distance en distance le long de la rivière. Mais l'élan général qui s'est manifesté partout dans ces derniers temps pour cette œuvre importante, a beaucoup contribué à faire connaître ces contrées que les exploitants de bois seuls avaient parcouru. On commence maintenant à y compter un bon nombre de familles, et je puis dire que la plupart des colons qui sont venus s'y établir s'y trouvent heureux et sont bien dédommagés des premiers sacrifices qu'ils ont fait par les bonnes récoltes qu'ils ont recueillies.

"Il est aussi juste de reconnaître que le gouvernement qui, pendant de longues années, avait entièrement négligé ce pays, a fait depuis des efforts généreux pour encourager les colons. La plus grande partie de ces terres sont recouvertes de bois franc, avantage précieux qui fournit au colon le moyen de faire de la potasse, dont le prix élevé qu'il en retire, le dédommage amplement de ses frais et lui donne la facilité de se pourvoir de bien des choses qui lui sont nécessaires.

"Déjà plusieurs chapelles sont élevées de distance en distance dans la partie où les missionnaires font le service religieux d'une manière fort régulière. On peut donc espérer qu'à une époque qui n'est peut-être pas très éloignée, le canadien qui remontera la Gatineau sentira son cœur palpiter d'allégresse à la vue des églises et des clochers qu'il apercevra sur les deux rives et qu'il saluera avec amour et consolation."

Il y a maintenant des établissements canadiens à cent milles en haut de la Gatineau, et on trouve de distance en distance plusieurs paroisses assez importantes. En laissant Hull par le chemin de la Gatineau, on remarque bientôt à droite la scierie de M. Walsh, qui occupe beaucoup de mains. Quelques milles plus haut se trouve le joli village de Chelsea, qui doit en grande partie sa prospérité aux magnifiques moulins à scie de MM. Gilmour et Cie. La population des environs se compose d'anglais, d'écossais, d'irlandais et de canadiens. Plus haut est situé le florissant village de la Pêche, le principal dépôt de bois de MM. McLaren et Cie. On remarque à la Pêche de jolis magasins, des moulins à farine, à carder, une manufacture d'étoffes de laine et plusieurs ateliers. La paroisse franco-canadienne de la Pêche est enclavée, en arrière, à l'ouest, dans le township Masham.

Les deux paroisses irlandaises de Wakefield et Lowe se trouvent

un peu plus loin. Le township voisin est celui d'Aylwin, peuplé d'écossais, d'anglais et irlandais. Les canadiens forment du côté-est un noyau de population sur les bords des lacs Ste Marie et du Poisson Blanc. Ile sont aussi en grande majorité dans les townships de Wright, Bouchette, et Cameron, où ils forment la paroisse de la Visitation, appelée ordinairement Victoria Farm, et la paroisse de St Gabriel, connue sous le nom des Six Portages. Le village de la Visitation progresse rapidement.

Les derniers townships habités sont ceux de Maniwaki, Rensington, Egan et Aumond, qui ont pour centre principal le village du Désert. Celui-ci est encore à son berceau, mais il prend beaucoup d'importance. Il est situé à 90 milles de l'Outaouais, et il est l'entrepôt du commerce de bois de trois puissantes compagnies : MM. Gilmour, Hamilton, Bennett et Gouin. Il s'y fait un commerce de fourrures considérable. La population blanche est presque exclusivement canadienne et irlandaise. Le Désert est aussi le lieu de mission des Algonquins des rivières Gatineau, Coulonge et du Lièvre.

Les PP. Oblats sont venus les premiers planter hardiment le drapeau de la foi à côté de celui de la colonisation dans cette localité, alors qu'elle était encore à l'état sauvage. Ils y ont construit une magnifique église en pierre blanche avec une tour énorme, surmontée d'une statue de la Sainte Vierge. Les Sœurs Grises d'Ottawa y ont établi un couvent fréquenté par environ 80 élèves, et qui produit les meilleurs résultats religieux et intellectuels.

A quelques milles du Désert, sur la rivière St. Joseph, fonctionnent plusieurs établissements industriels : une scierie, un moulin à lattes, à bardeau et à farine. C'est dans le voisinage que la Société de Colonisation No. 1 du Comté d'Outaouais a choisi sa réserve de 60 lots de terre sur laquelle on vient de commencer des défrichements.

Le gouvernement a construit, à grands frais, un chemin sur la rive gauche de la Gatineau pour relier tous les établissements échelonnés sur la rivière. Les premiers quarante milles depuis Hull sont macadamisés.

La majorité des habitants de la Gatineau sont canadiens-français ; bon nombre y ont des établissements prospères et vivent même dans une plus grande aisance que beaucoup de cultivateurs de nos anciennes paroisses bas-canadiennes. Ils ne sont pas gênés ici par l'espace et ils peuvent agrandir à volonté, leur domaine.

Car, les terres sont à un bon marché extraordinaire ; on peut acquérir cent arpents de terre à raison de $30 payables en cinq ver-

sements de $6 Elles sont, de plus, d'une fécondité étonnante. Maints terrains donneront un rendement de 15, 20, 25, 30 et jusqu'à 40 minots par arpent ; le blé, le seigle, l'orge, l'avoine et les pois viennent abondamment. Le sol produit également toute espèce de céréales et de légumes. Il n'y a en cela rien d'étonnant, car les établissements les plus reculés se trouvent sous la même latitude que les Trois-Rivières. Les paturages sont excellents. On peut même comparer la fertilité du sol de la Gatineau à celle des Etats de l'Ouest les plus renommés. De l'avis de personnes bien entendues, la région de la Gatineau est préférable aux terres si vantées des Cantons de l'Est.

Les colons peuvent écouler facilement leurs produits, à des prix élevés, dans les vastes chantiers en opération sur la Gatineau, qui en font une énorme consommation. De plus, ils peuvent également travailler à la coupe des bois durant l'hiver et gagner de bons gages : trente piastres et plus par mois. Un homme avec un attelage reçoit même de $2 à $3 par jour. Le prix de la main d'œuvre dans les chantiers ne fait qu'augmenter et n'a jamais été aussi élevé que cette année.

Le colon peut réaliser aussi de bons bénéfices en exploitant le bois dur qui abonde sur ses terres, et en faisant de la potasse, qu'il lui sera toujours facile d'écouler avantageusement : un quart de potasse se vend environ $30.

Le Révd. P. Gladu, O. M. I., a visité plus d'une fois la région de la Gatineau, et chaque voyage l'a de plus en plus convaincu de sa fertilité et de l'abondance de ses ressources. Voici quelques extraits des notes qu'il a publiées à ce sujet, il y a quelques mois : " Dans la partie supérieure de la Gatineau, en haut de la rivière Désert, jamais les récoltes ne font défaut. Le blé d'automne et tous les autres grains y réussissent à merveille. J'ai traversé, l'an dernier, des champs de blé où l'on a cueilli des épis qui mesuraient sept pouces de longueur. Les gelées ne s'y font pas sentir en printemps et en automne comme en certains endroits des bords de la Gatineau, bien que plus au sud ; on attribue ce phénomène au grand nombre de lacs dispersés dans ces cantons. Un missionnaire qui réside actuellement au Désert, et que ses travaux apostoliques ont conduit par toutes ces régions, et même jusqu'à deux cents milles au-dessus du Désert, m'a assuré que les terrains les plus riches, les plus favorables à de nouveaux établissements sont encore inoccupés. Il m'a mentionné entre autres les cantons d'Aumond et de Sicotte, à une vingtaine de milles du Désert, sur la rive gauche de la Gatineau, comme étant quelques-uns des endroits les plus avantageux pour la création de colonies impor-

tantes. Il paraît qu'il y a une vaste plaine, unie, sans un seul rocher, d'un sol fertile, couvert en bois franc. On pourrait y établir plusieurs belles paroisses.

" Je connais personnellement plusieurs des colons des environs du Désert qui y sont arrivés, n'ayant pour tout bien que la vigueur de leurs bras et l'énergie de leur courage, et qui aujourd'hui se trouvent à la tête d'établissements prospères et avec les plus grandes chances de faire fortune. Permettez-moi de vous mentionner le nom d'un de ces braves colons. Pierre Bélanger réside à deux milles de l'église du Désert, sur le bord d'un lac qui porte son nom. Il y a onze ans que Bélanger arrivait au Désert n'ayant pour tout bien qu'une vache et des provisions pour un an. Avec ces faibles ressources, il s'enfonce courageusement dans la forêt, et là, seul au milieu des bois, sans même avoir de chemin pour communiquer avec ses voisins assez éloignés, il met la cognée à l'arbre et commence à défricher. Après quelques années de rudes labeurs, il se trouvait à ensemencer un printemps 13 minots d'avoine et deux minots de blé.

" Dès que Bélanger put voir, à la fin de l'été, ses avoines et son blé onduler sous la brise du lac, il commença à jouir du fruit de ses sueurs. L'avenir lui souriait déjà plein d'un espoir que l'automne vint réaliser en partie. En effet, de la semence de ses deux minots de blé, Bélanger en recueillit 80, et de ses 13 minots d'avoine, pas moins de 350 minots. Depuis ce temps, il a pu vendre du blé chaque année. L'automne dernier, il a recueilli 690 minots de grains et 400 minots de patates.

" Cet heureux colon habite aujourd'hui une maison convenable, il voit autour de lui une ferme bien cloturée, de bons et solides bâtiments, granges, étables, écuries. Il a 4 chevaux, 5 vaches, 6 moutons et tout le détail d'une basse-cour complète. Cela suffit pour nous garantir que le sol qu'il arrose de ses sueurs n'est pas ingrat, que le colon qui saura l'exploiter avec intelligence peut avec confiance compter sur un plein succès."

Au lieu de prendre le bâton du pélerin et s'expatrier aux Etats-Unis pour souvent y végéter et perdre leur foi, les cultivateurs des vieilles paroisses de la Province de Québec, qui ne peuvent tirer des revenus suffisants de leurs terres épuisées, ne pourraient mieux faire que de se diriger vers la Gatineau, où ils pourront en peu d'années devenir propriétaires de belles étendues de terrains. Une société de colonisation en pleine opération s'occupe activement de faciliter le défrichement de cette région, et elle offrira sans doute de grands avantages aux nouveaux colons.

Du reste, cette vallée ne prendra son plein essor vers le progrès

que lorsque le chemin de colonisation du nord sillonnera le comté d'Outaouais, et que l'on aura construit l'embranchement projeté du chemin de la Gatineau, qui doit se rendre à la rivière du Désert. Il est à croire que cette double artère de chemin sera terminée d'ici à trois ans.

Les terres arrosées par la rivière du Lièvre et la rivière Blanche, dans le comté d'Outaouais, offrent aussi beaucoup des avantages naturels que présente la région de la Gatineau. Les colons ne sont pas lents à s'en emparer, et elles ont servi à la création de plusieurs paroisses auxquelles un avenir prospere est réservé.

L'étendue du comté de Pontiac l'emporte encore sur celle du comté d'Outaouais. Les derniers établissements qui se trouvent sur le bord de la grande rivière sont à plus de 150 milles de la capitale.

Les cantons les plus importants du comté sont ceux qui avoisinent l'Outaouais ; ils sont reliés ensemble par un immense chemin qui longe la rive. Le gouvernement a fait aussi exécuter plusieurs chemins dans le but de développer l'intérieur, et les chantiers considérables de bois, qui se font dans la forêt, ne contribueront pas peu à faciliter le défrichement des magnifiques terres boisées de ce vaste comté.

III

SES RICHESSES MINÉRALES.

La région de l'Outaouais abonde en minéraux d'une grande richesse. Ses gîtes métallifères ont été à peine explorés et sont imparfaitement connus. Mais il n'y a pas de doute qu'ils couvrent une immense étendue, et que leur exploitation deviendra avant longtemps une importante industrie pour le pays.

Comme région minérale, elle est surtout connue par son fer. Or, le fer a de notre époque une importance économique telle, qu'il est l'une des principales sources de la prospérité de l'Angleterre et de maints autres pays. Cet article est aujourd'hui en grande demande dans le monde entier, et le prix qui est constamment à la hausse, a doublé depuis deux à trois ans. Comme le disait Horace Greely, le monde a faim de fer, il en veut chaque jour davantage pour construire des chemins de fer, des tuyaux à gaz et à eau, pour bâtir des maisons et pour dix mille usages auxquels on ne songeait pas autrefois.

Le Canada seul importe du fer de la Grande Bretagne par année

pour l'énorme montant d'environ $8,000,000, et sa consommation a une tendance extraordinaire à la hausse.

Durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870, le pays a importé des barres et lisses de chemin de fer pour $803,734. Mais ce chiffre seul quintuplera avant longtemps, si l'on exécute toutes les grandes entreprises de chemins de fer, qui sont actuellement sur le tapis.

M. Sandford Fleeming calculait en 1863 que la construction de 2,500 milles de notre chemin du Pacifique nécessiterait plus de 250,000 tonneaux de fer, et qu'il faudrait pour l'entretien de la ligne annuellement environ 40,000 tonneaux de fer. Ce seul fait peut nous donner une idée de l'immense consommation de fer, qui aura lieu en Canada d'ici à dix ans seulement.

La production du fer est relativement insignifiante dans le pays, si on la compare à la consommation. A peine existe-t-il ça et là quelques fourneaux plus ou moins en activité. Les forges du Saint Maurice sont bien en opération depuis 1737 ; mais, malgré l'abondance du minerai, elles n'ont jamais fabriqué une quantité bien considérable de fer. Et une industrie qui devrait employer des milliers de mains, en occupe à peine quelques centaines.

Il est malheureux que nos capitalistes n'aient pas été attirés plus tôt par les profits qu'ils auraient pu réaliser dans cette industrie, et ne se soient pas mis courageusement à l'œuvre pour lutter contre la concurrence étrangère. L'occasion, en tous cas, ne saurait être plus favorable pour réparer le temps perdu et rendre florissante une industrie encore à son berceau. Le prix du fer augmentant constamment, nos industriels ne pourraient se trouver en meilleure position de lutter contre les fers de la Grande-Bretagne.

C'est ce qu'a bien compris Sir Hugh Allan, qui a fait l'acquisition de mines de fer très riches dans la Nouvelle-Ecosse, et il y a lieu d'espérer que son exemple ne sera pas isolé. On pourrait s'étonner que le prince de nos capitalistes n'ait pas tenté la fabrication du fer dans la province de Québec, si l'on ne savait que ses steamers consomment annuellement du charbon, pour le montant de $900,000, et qu'il a l'intention d'exploiter en même temps le fer et la houille qui se trouve en couches épaisses dans le voisinage du minerai.

Nous avons cru devoir faire ces quelques remarques sur l'industrie du fer, afin de mieux démontrer l'importance qu'elle pourrait avoir pour la région de l'Outaouais, si nos capitalistes lui donnaient le développement nécessaire.

La province de Québec se divise en trois grands districts métallurgiques, ceux du St. Maurice, de Québec et d'Outaouais. Ce dernier peut le disputer aux deux autres par son étendue et sa richesse.

Le fer existe en plusieurs endroits de la vallée de l'Outaouais,

dans les terrains laurentiens, où on découvre fréquemment de nouveaux gîtes.

Il y a des couches très étendues dans Grenville par exemple, et des indices de mines dans plusieurs autres endroits. Dès 1739, M. LePage de Sainte Claire, prêtre, projeta d'exploiter le minerai de fer qui se trouvait dans sa seigneurie de Terrebonne, vers le temps où furent établies les forges du St. Maurice. Mais il fut empêché de mettre son entreprise à exécution par l'intervention de l'Intendant Talon, qui craignit que ces établissements ne se fissent une concurrence fatale à l'un et l'autre.

La mine principale est celle qui se trouve près de la rivière Gatineau, à six milles de la capitale. C'est, du reste, la seule que l'on ait exploitée jusqu'à présent.

Voyons d'abord ce qu'en dit Sir William Logan dans le grand rapport de la Commission Géologique : " On rencontre un grand dépôt de minerai de fer oxydulé dans la moitié méridionale du onzième lot, du septième rang de Hull, et on dit qu'on l'a encore trouvé à un mille plus loin sur le derrière du onzième lot du même rang. Le minerai se trouve dans du gneiss syénitique qui est interstratifié de calcaire cristallin, renfermant du mica et du graphite, et forme un lit d'environ 90 pieds d'épaisseur. Ce lit semble nous présenter la crête d'une anticlinale à travers laquelle un lot inférieur de calcaire cristallin se fait jour. Le minerai est grossièrement granulaire et très pur, mais il est dans quelques parties mélangé avec des paillettes de graphite. Une analyse de ce qu'on a regardé comme un spécimen moyen a donné sur cent parties 3.18 de quartz et de graphite, et 96.09 d'oxyde de fer magnétique : 99.27. Ceci équivaut à 69.65 pour cent de fer métallique."

Les couches du minerai s'étendent sur l'énorme rayon de 350 acres. Sir William Logan ne leur attribue qu'une épaisseur de 90 pieds, et M. Billings, attaché à l'exploration géologique, était d'opinion que plus tard, l'on pourrait extraire environ 250,000,000 tonneaux de métal du minerai. Mais les résultats obtenus prouvent que leurs estimations sont loin d'être exagérées.

M. Ridgway, membre de la Compagnie qui exploite actuellement le fer de Hull, est allé examiner, il y a quelques mois, les mines de fer les plus renommées de l'Angleterre et de la Suède, qui contiennent un minerai semblable à celui de Hull, et il croit que l'épaisseur des couches ne doit pas être moindre de 200 à 250 pieds.

Il est impossible de calculer la quantité de tonneaux de fer que la mine doit renfermer à sa surface comme dans ses couches les plus inférieures, mais on croit pouvoir facilement extraire

26,000,000 de tonneaux de métal. On remarque que le minerai est d'autant plus riche qu'il se trouve à une plus grande profondeur.

Ces mines de fer sont découvertes depuis 1827. Philemon Wright le fondateur de Hull, créa la première compagnie pour les exploiter ; mais elle n'eut aucun succès. En 1854, MM. Forsyth et Cie., de Pittsburg, Pennsylvanie, en firent l'acquisition dans le but d'alimenter leurs hauts-fourneaux dans cette ville. Leurs opérations ont été nécessairement limitées, vu les difficultés que présentait un aussi long transport. Ils n'expédiaient pas plus de 2,000 tonneaux de fer par année à Pittsburgh.

En 1866, ces industriels cédèrent leurs droits de propriété, moins un sixième du capital nominal de la société, à la " Compagnie de mine et de fabrication du fer du Canada." Celle-ci exploite la mine sur une plus grande échelle, mais elle se contente d'extraire le minerai brut et de l'envoyer aux Etats-Unis, en chargeant des bateaux qui franchissent le canal Rideau, puis se rendent à Cleveland, le grand marché du fer américain. Cette année on eut expédié environ 20,000 tonneaux, si le canal n'eut été malheureusement fermé à la navigation durant sept semaines ; ce chiffre sera probablement réduit à 15,000.

Cette industrie du fer ne sera vraiment utile au pays que lorsque la fabrication se fera ici même. C'est alors seulement qu'elle donnera de bons dividendes. Il en est pour notre fer comme pour notre bois. Si nos capitalistes au lieu de les vendre à l'état brut aux Etats-Unis, qui leur font subir tous les divers procédés de la fabrication, pour les revendre à gros profits, manufacturaient en Canada même nos bois et nos fers, ils feraient une affaire d'or, tout en donnant un élan considérable aux industries canadiennes.

Aussi qu'arrive-t-il trop souvent ? C'est que, malgré les frais de transport et du fisc, le marchand américain ou anglais viendra vendre en ce pays même, après l'avoir manufacturé, l'article qu'il aura acheté du Canada à l'état brut. N'est-ce pas là un véritable rôle de dupes que nous jouons ?

C'est ce que l'on a vu à propos du fer de Hull. Après avoir été exporté à Cleveland, un parcours de 800 milles, il est généralement vendu à des fabricants de fer de l'Ohio et de la Pennsylvanie, qui le mêlent au minerai sulphureux du lac Supérieur, ou à d'autres fers inférieurs des Etats-Unis, et produisent ainsi un fer d'une excellente qualité. L'an dernier, une compagnie de Toronto, en acheta une quantité considérable pour fabriquer des roues de char, et elle assure que le fer est fort adapté à cet objet. Les propriétaires de la mine canadienne perdent donc les profits que ré-

alisent les industriels américains, malgré tous les inconvénients de leur eloignement et les frais de la douane, et le pays est frustré des bénéfices d'une véritable source de richesse, qui est exploitée à l'étranger.

La qualité du fer de Hull, est aujourd'hui parfaitement établie, et on dit qu'elle égale même celle des fers magnétiques de la Suède. La mine semble inépuisable, et l'exploitation en est d'autant plus facile qu'elle est à une faible distance de bonnes voies de communication. Espérons qu'avant longtemps les propriétaires de cette mine en viendront à cette détermination, et que nous y verrons mains hauts fourneaux couronnés d'un panache de fumée et de flammes,—rappelant par l'activité et le bruit qui y règneront, le *Pays Noir*, le *Black Country*, qui occupe la plus grande partie du comté de Stafford en Angleterre,—et annonçant qu'une nouvelle ère industrielle s'ouvre pour cette partie du pays.

Il n'est pas impossible que l'on trouve quelque jour des filons d'or et d'argent sur les bords de l'Outaouais ou de ses tributaires; on parle depuis quelque temps de l'existence de ces précieux minéraux dans le haut de la Gatineau. Lors d'une exploration que firent en 1739 des mineurs allemands jusqu'au lac Supérieur, sur la demande de l'Intendant Talon, ils découvrirent du cuivre à la Roche Capitaine et aux Chaudières.

Il était beaucoup question dans le pays, en 1734, d'une mine de plomb située sur la rivière Outaouais, au-dessus du portage des Chats. Aujourd'hui on trouve la plombagine ou graphite dans les townships de Grenville, Lochaber, Buckingham, Templeton, Bouchette, Cameron et la Seigneurie de la Petite Nation, qui forment partie du vaste comté d'Outaouais. La qualité de la mine de plomb est en général excellente; on a surtout exploité depuis quelques années le minerai qui se trouve entre la rivière Blanche, dans Templeton, et la rivière du Lièvre, dans Buckingham. La plombagine est alliée en plus ou moins grande quantité avec plusieurs minéraux, et même dans les dernières localités, on a trouvé $4.38 d'or dans chaque tonne de minerai. Une tonne de 2000 livres de mine de plomb manufacturée se vend environ $130 en Angleterre.

On a trouvé du mica dans plusieurs localités de Grenville, en masses suffisamment fortes pour croire qu'on pourrait en faire un grand article de commerce. Quelques plaques du minerai avaient même vingt pouces carrés et plus. On peut les séparer en feuilles minces transparentes, et le mica peut servir ainsi pour les poêles, les lanternes et les cheminées de lampes, et à plusieurs autres usages économiques.

La pyrite de fer se rencontre aussi souvent dans les calcaires de la partie laurentienne. Dans la seigneurie de Terrebonne, il y en a une veine de quatre pieds de largeur, et près de St. Jérôme, on trouve la pyrite magnétique ou pyrrhatine avec la pyrite cubique.

On trouve encore beaucoup de carrières de pierre calcaire dans une foule d'endroits, et du marbre d'une excellente qualité à Grenville et Portage du Fort, en amont de l'Outaouais. On a même érigé une fort jolie pyramide dans cette dernière localité pour commémorer l'excursion que Lady Head fit en canot d'écorce dans le haut de l'Outaouais, il y a plus de vingt ans. Sur ce marbre est gravée l'inscription suivante :

To commemorate the visit of Lady Head,
Who made the tour of the Upper Ottawa in a bark canoe
In September 1851.

La région de l'Outaouais renferme bien d'autres minéraux qu'il serait long d'énumérer, mais qui font qu'elle est l'un des districts métallurgiques du pays les plus favorisés.

IV

LE COMMERCE DE BOIS.

La vallée de l'Outaouais est renommée pour son commerce de bois. L'exploitation de nos forêts ne se fait nulle part sur une aussi grande échelle que dans cette région.

Ses boisés sont d'une grande richesse et couvrent une immense superficie de terrain. Ils se composent principalement de pin blanc et de pin rouge, dont la qualité ne saurait être surpassée. Ils renferment aussi de l'épinette rouge et blanche, du chêne, du hêtre, du bouleau et de l'érable. La plupart de ces arbres ont des proportions énormes et dressent fièrement leurs troncs élancés et leur riche couronne de verdure. Quelques uns ont même jusqu'à cinq cents pieds carrés ; ce sont les rois de la forêt.

Tous les ans, des milliers de bûcherons reculent les bornes de la solitude, mais leur infatigable cognée résonnera encore longtemps avant que le dernier de nos pins séculaires ait cessé de flotter sur nos rivières.

Nos forêts appartiennent au gouvernement provincial et constituent pour le trésor public une importante source de revenu. Les commerçants de bois ne peuvent les exploiter sans obtenir une

licence, qui leur permet la coupe du bois sur un espace variant entre quinze à vingt lieues.

Après une vive discussion sur le mérite du système des ventes privées, la législature de Québec a décidé récemment que les coupes de bois se vendraient à l'avenir à l'enchère publique.

D'après un rapport en date du 12 décembre 1871, il appert que 611 *limites* avaient été octroyées dans le nord de l'Outaouais, lesquelles couvraient un rayon de 15,594 milles carrés.

En outre de la prime pour sa licence, l'acquéreur d'une limite doit payer au gouvernement une redevance pour chaque pied cube de bois carré et pour chaque billot ayant 12 pieds de longueur et 21 pouces de diamètre.

L'exploitation de la forêt se fait ainsi sur une immense étendue, et une prodigieuse activité règne chaque hiver dans les bois. A la fin de l'automne, pas moins de 25,000 hommes se dirigent vers les bois, s'enfoncent dans leurs profondeurs, pour ne sortir de leur retraite qu'au printemps, alors qu'ils opèrent la descente de ces magnifiques radeaux, qui couvrent nos rivières comme des ponts flottants.

Cette véritable armée de travailleurs se disperse dans l'intérieur le plus reculé de cette vaste région. Rien ne les arrête. Ils atteignent maintenant des lieux que l'on croyait inaccessibles. Torrents, précipices, rapides dangereux, rochers abrupts, aucun obstable ne les effraie. Aussi les retrouve-t-on par bandes jusqu'aux confins de nos régions végétales, sur les bords lointains du lac Témiscaming ou des nombreux affluents de l'Outaouais, à plusieurs cents milles de leur embouchure dans la Grande Rivière.

Aussitôt que les voyageurs sont rendus sur le théâtre de leurs opérations, ils se construisent une longue habitation formée de poutres grossières pour les abriter contre la rigueur de la température. Elle doit pouvoir donner place à 40 ou 60 hommes pendant six à neuf mois. Cette demeure est nécessairement très froide et la brise y souffle librement. Pour y jeter un peu de chaleur on établit au milieu la cambuse ou cuisine, et des pièces de bois relativement énormes alimentent sans cesse l'âtre pétillant.

Dans une fort intéressante lettre de Mgr. Guigues, évêque d'Ottawa, sur les chantiers, on y lit que : " le travail préparatoire étant terminé, on organise les hommes en bandes distinctes : ce sont les *coupeurs*, les *scieurs*, les *équarisseurs*, les *charretiers*, et enfin le cuisinier, dont le choix doit être fait avec grand soin, car il faut qu'il soit habile, prévenant et pourvu d'une patience à toute épreuve. Lorsque la neige tombe en abondance, et que le terrain est ainsi

nivelé, on réunit tout le bois abattu sur l'emplacement le plus propre à être embarqué.....

" Tout travailleur doit quitter le chantier avant le jour, et n'y rentrer qu'à la nuit tombante. Il est rare que la rigueur du froid ou le mauvais temps retienne au logis, même pour un seul jour ces hommes courageux et durcis à la fatigue ; mais il est juste aussi de convenir que si l'on exige d'eux un labeur très pénible, on pourvoit sans parcimonie à tous leurs besoins. La viande qui leur sert de nourriture habituelle, leur est livrée à discrétion ; le pain qui est cuit dans le chantier même est excellent ; la soupe de pois, que l'on mange à la fin de chaque journée, est apprêtée avec goût ; le thé dont on arrose le repas est de fort bonne qualité. Ce sont ces mets et ces breuvages qui font les délices gastronomiques des ouvriers et la gloire du cuisinier, lequel, malgré ses efforts et ses talents, n'évite pas les quolibets et les plaintes de ces voraces convives qui, à chaque heure du jour et de la nuit, ont droit de se mettre à table. L'heure qui suit le souper est l'heure du plaisir, de la gaiété, des histoires, des bons mots, que les Canadiens trouvent sans efforts d'esprit au milieu des plus rudes labeurs."

C'est un pénible travail sans doute que celui d'abattre incessamment les géants de la forêt, mais il n'offre guère de périls. C'est au printemps, lorsque tous les énormes billots éparpillés sur la plage doivent être jetés à l'eau pour le flottage, que commencent les dangers réels de l'homme des bois. Il lui faut alors passer de longues heures à l'eau, franchir des précipices sur d'étroits radeaux, descendre des rapides semés d'écueils, n'échapper à un danger que pour en affronter un autre plus terrible, éviter la mort cent fois pour la trouver trop souvent dans quelque abîme.

Aussi quelle forte et vigoureuse population que celle qui va peupler l'hiver nos chantiers ! Tels sont nos intrépides voyageurs dans les bois, tels on les retrouve sur les radeaux flottants, lorsqu'il leur faut manier ces lourdes rames qui font mouvoir de véritables masses de bois, courageux en face du danger, joyeux et insouciants après les fatigues de la journée.

C'est généralement lors de la débâcle, au milieu du mois de mars, que l'on descend le bois flotté sur les affluents de l'Outaouais. Il est divisé en sections que l'on appelle *cribs*, ayant chacun 24 pieds de largeur ; 70, 80, 90 ou 100 *cribs* forment un train de bois, qui se compose ordinairement de mille pieds cubes. Chaque *crib* comprend 23 à 56 pièces de bois et 800 à 1000 pieds cubes.

Les radeaux évitent la plupart des cascades et des rapides, qui interceptent le cours des rivières, en descendant des glissoires construits à grands frais par le gouvernement. Un *crib* seul peut

trouver passage dans ces glissoires, et il faut tous les détacher afin d'en opérer la descente l'un après l'autre. Une fois que la chute a été tournée, les *cribs* sont de nouveau reliés ensemble et la descente du train de bois continue. Cette opération est très longue, fait perdre beaucoup de temps et met la patience des voyageurs fort à l'épreuve.

Le gouvernement a fait construire les stations de glissoires et estacades suivantes sur la rivière Outaouais.

STATIONS.	DISTANCE DE STE. ANNE.	
1. Carillon	27	milles.
2. Chaudières, rive nord Hull	98	"
3. Chaudières, rive sud, Ottawa	98	"
4. Petite Chaudière	100	"
5. Remous	102	"
6. Rapide DesChênes	104¾	"
7. Station des Chats	131	"
8. Tête des Chats	134	"
9. Cheneaux	152	"
10. Portage du Fort	156	"
11. Lamontagne	161	"
12. Calumet	163	"
13. Rapides de Joachim	249	"

Les constructions de ces douze stations sont :

2,000	pieds linéaires de		canal,
3,835	"	"	glissoires,
29,855	"	"	estacades,
8,656	"	"	barrages,
386	"	"	tête de glissoires,
1,981	"	"	ponts
52	jetés		
3	maisons pour les gardiens des glissoires,		
3	magasins.		

Le gouvernement a aussi fait construire des glissoires et des estacades sur les affluents suivants de l'Outaouais :

		Stations.
Rivières	Gatineau	1 "
"	Madawaska	15 "
"	Coulongue	1 "
"	Noire	1 "
"	Petewawee	31 "
"	Du Moine	11 "

Presque tout le bois équarri se rend aussi à Québec, d'où on l'exporte sur les marchés européens et surtout en Angleterre. Douze cent navires montés par environ 15,000 à 20,000 matelots le transportent ainsi tous les ans de l'autre côté de l'Atlantique. Nos bois sont très recherchés en Europe, et ils s'y écoulent facilement, à bon prix.

Les billots sont en général destinés aux moulins des Chaudières, ou de ceux qui fonctionnent le long de l'Outaouais et de ses tribu-

taires, où ils sont sciés en planches et madriers. La manufacture de ce bois donne lieu à une somme immense d'affaires, nécessite un capital énorme, qui se dépense avantageusement dans le pays, et emploie des milliers de mains.

On exporte encore trop de bois brut ; on devrait surtout s'appliquer à le manufacturer ici, car cette industrie tout en augmentant la prospérité du pays, serait une source de fortune pour ceux qui s'y adonneraient.

On ne saurait avoir une meilleure idée de l'importance de notre industrie forestière, qu'en se transportant aux chutes des Chaudières, l'un des plus beaux pouvoirs d'eau du monde. Voyez ces immenses constructions qui bordent la grande cataracte. Des milliers de mains y sont occupées, de puissantes machines y sont en mouvement, et leur cri strident va se perdre au milieu du mugissement de la chute. L'opération ne se ralentit pas un instant durant toute la saison de la navigation. On dirait une immense ruche d'abeilles d'où les frêlons sont impitoyablement bannis. L'activité n'est pas moindre la nuit que le jour, et l'infatigable scie mord sans relâche d'énorme troncs, les déchiquète et leur donne toutes les transformations voulues. A la tombée de la nuit, ces bruyants édifices s'illuminent de mille lumières, que l'on pourrait confondre avec autant d'étoiles tremblottantes.

De longs quais s'avancent sur les deux rives en bas de la cataracte. Ils sont remplis de planches et madriers empilés à une grande hauteur, et où de nombreuses barges, traînées par des remorqueurs, viennent prendre leur chargement. Ces bateaux sillonnent la rivière et se rendent aux Etats-Unis en général, après avoir franchi plusieurs canaux, jusqu'à ce qu'ils atteignent Rouse's Point, Burlington ou Whitehall, sur le Lac Champlain, leur lieu général de destination.

Le prince des commercants de bois est sans contredit M. E. B. Eddy. Cet entreprenant industriel possède quatre scieries, qui occupent plusieurs centaines de mains. Aussitôt que les billots ont été réduits en planches ou en madriers, on en charge des voitures que l'on fait rouler sur un superbe chemin de fer à double voie, long de plus d'un mille, lequel aboutit au pied du courant des Chaudières. Ils sont ensuite empilés sur un vaste terrain près de la rivière. Il y a là constamment en réserve huit à dix millions de pieds de bois en moyenne, qui s'écoule en grande partie sur le marché américain.

Il semble que ces scieries et la somme de surveillance qu'elles nécessitent, devraient suffire à l'activité de M. Eddy, mais il n'en est rien. Celui-ci possède encore la plus grande manufacture d'allumettes du Canada, comme l'une des plus vastes du continent. La

bâtisse principale et ses nombreux annexes sont en pierre ; la première a été construite il ya quatre ans. Son apparence est très belle et ses proportions sont imposantes. Elle a coûté $100,000, y compris sa machinerie.

Cette manufacture emploie cent-cinquante mains, occupées à faire passer l'allumette par une suite d'opérations différentes avant d'être mise en boîte. Ce mode de préparation est intéressant à suivre.

Il y a d'abord deux appartements dans lesquels neuf machines sont constamment en opération. Sept de ces machines sont mues par des hommes bien entendus et qui doivent couper en petit brins les morceaux de bois pin—on ne se sert que de ce bois pour cet objet—d'une longueur de deux pouces et demi, qui sont préparés par d'autre mains. Ces machines coûtent environ $500 chacune. Elles donnent 450 coups à la minute et, à chaque minute, elles préparent ainsi 3700 allumettes.

Un homme est préposé à chaque machine ainsi qu'un petit garçon, qui doit mettre toutes ces allumettes en râtelier—il y a 3000 *râteliers*—lorsqu'elles sortent de la machine.

Il y a deux autres machines dans un appartement voisin, pour le même objet, mais elles fonctionnent par la force de l'eau ; ce systême est préférable à l'autre et le remplacera pour cause d'économie. Le mécanisme est aussi différent et moins compliqué. Mais les allumettes que l'on y fabrique doivent avoir cinq pouces au lieu de deux pouces et demi. Une machine fort rapide les sépare ensuite en parties égales.

Aussitôt que les allumettes sont liées en bottes, on en charge un petit véhicule pour les transporter dans une pièce voisine. Là un homme s'occupe exclusivement de tremper l'un des bouts des allumettes dans du souffre fondu. C'est ce que l'on appelle souffrer les allumettes.

Cette opération finie, on remet les susdits *râteliers* sur le véhicule, et on les transfère dans un appartement voisin. C'est là qu'elles doivent être phosphorées. On enduit ensuite de pâte phosphorée les *râteliers*, puis comme les allumettes peuvent s'allumer au moindre frottement, on les serre dans des espèces de cellules en fer le long des murs de l'appartement.

La dernière opération est, paraît-il, fort nuisible aux ouvriers qui fabriquent ces allumettes : on observe généralement dans les manufacture de ce genre, que les émanations phosphorées qui s'en dégagent, occasionnent des bronchites plus ou moins intenses, la chute des dents et la carie de la mâchoire inférieure.

Les *râteliers* sont retirés de ces cellules par de jeunes filles qui,

au nombre d'une centaine, s'occupent dans une salle aussi spacieuse que bien ventilée, à mettre les allumettes dans les boîtes à papier. Elles excellent dans cette opération, et, comme elles sont remunérées selon le nombre de grosses d'allumettes qu'elles préparent chaque jour, elles font preuve d'une étonnante célérité. Les plus habiles gagnent ainsi un écu par jour, les autres ont de trente à quarante sous.

Cette industrie est tellement importante que la confection des boîtes de papier qui enveloppent les allumettes, occupe environ 250 familles du village de Hull : un grand nombre de personnes gagnent donc leur pain à ce travail. Les habitants de Hull feraient une perte immense si jamais cet établissement venait à disparaître.

M. Eddy fabrique plus de 800 grosses d'allumettes par jour, et s'il avait un marché suffisant pour alimenter la production, il pourrait utiliser assez de machines pour manufacturer tous les jours 1,200 grosses d'allumettes. Malheureusement le fisc américain l'empêche de compétionner sur le marché des Etats-Unis. Malgré tout, M. Eddy écoule des allumettes pour environ $600 par jour et il en expédie douze chargements de char par semaine dans toutes les parties du Canada. Il fabrique un total d'environ 270,000 grosses d'allumettes par année.

Il y a bien des manufactures d'allumettes dans la province de Québec, à Montréal, Québec, Sherbrooke, St. Hyacinthe, Beauport, Longueuil et St. Jean, mais elles sont loin d'être aussi importantes que la fabrique de M. Eddy.

A côté de cet établissement, fonctionne une manufacture de sceaux et de cuves. Elle produit par année environ 600,000 sceaux, 45,000 cuves et 72,000 planches à laver couvertes en zinc.

Toutes ces fabriques sont établies dans un endroit salubre. Les appartements sont spacieux et bien aérés. Aussi les ouvriers n'ont pas de ces traits livides et couleur de-terre, que l'on rencontre trop souvent dans tant d'établissements industriels, où on néglige les plus simples règles de l'hygiène, et où l'on tue lentement les malheureux qui y travaillent.

Tout bien compté, M. Eddy emploie de 1,700 à 1,800 hommes et femmes, qui trouvent en lui un excellent patron. Il occupe l'hiver de 400 à 500 hommes pour couper le bois de ses *limites* qui couvrent un rayon de 500 milles carrés. La plus grande partie de ces *limites* sont à l'état forestier, cependant il s'y trouve grand nombre de terrains en culture, au milieu desquels croit un village qui porte le nom de Fort Eddy.

Les succès de M. Eddy sont une preuve éclatante de ce que l'on peut faire en Canada avec de l'application et de l'esprit d'entre-

prise. S'il est aujourd'hui millionnaire, il ne faut pas croire qu'il est arrivé ainsi par enchantement au zénith de la fortune.

Il n'y a pas encore longtemps qu'il plantait sa tente fort obscurément sur le bord de l'Outaouais. Son gousset n'était garni que d'une quarantaine de piastres, et c'était peu pour un homme qui avait le désir ardent de creuser son sillon dans le champ de l'industrie. Mais il avait une épouse fort industrieuse, il commença très modestement les entreprises alors embryonnaires qu'il sut mener à si bonne fin ; il rencontra bien des obstacles sur son chemin, une fois même—il y a une douzaine d'années—toutes ses manufactures furent consumées par le feu et il se trouva en face d'un passif considérable. Mais il sut tenir tête bravement à l'épreuve ; il alla de succès en succès, et il est aujourd'hui possesseur d'une puissante fortune.

M. Eddy est l'homme le plus important de Hull. Depuis plusieurs années, il en est le maire, et, sous son impulsion, ce florissant village sera avant longtemps une ville pleine d'avenir. Aux dernières élections locales, il a obtenu le mandat du comté d'Outaouais, et Sir G. E. Cartier a fait son éloge publiquement dans l'assemblée législative de Québec, comme étant l'un de ceux qui ont le plus fait pour l'avancement de l'industrie en Canada.

A Hull s'élève aussi la scierie de MM. Wright, Batson et Currier. Elle est mue par la vapeur, et occupe 250 à 300 hommes.

Le moulin de MM. H. Crandall et Cie., dans la même localité, emploie une cinquante d'hommes, et scie environ 10 millions de pieds de bois par année.

Du côté sud de l'Outaouais, près des Chaudières, nous trouvons encore de grandes scieries en pleine opération et donnant de l'ouvrage à des milliers de mains.

Le plus grand établissement est probablement celui de MM. Perley et Pattee, situé tout près de l'endroit où l'eau rugit en tombant dans la bouillante Chaudière. Il emploie 400 mains. En outre du bois scié dont ces industriels vendent une énorme quantité, ils exportent environ 500,000 pieds de bois équarri.

M. J. R. Booth, possède plusieurs moulins sur l'Ile de la Chaudière. Il emploie environ 300 hommes en été, et l'hiver 800 hommes travaillent dans les chantiers. Il a en outre un vaste dépôt de bois à Rouse's Point, état de New-York.

Les deux scieries de M. A. H. Baldwin, sur l'Ile Chaudière, coupent plus de 200,000 pieds de bois par jour et occupent plusieurs cents hommes. Il y a tout près un chantier de construction pour les barges et autres petits bateaux.

MM. Levi Young, Law & Johnson, Rochester et Cie., sont pro-

priétaires d'autres moulins qui, quoique moins importants, produisent une quantité considérable de bois scié.

Les scieries de MM. Bronson et Weston sont en opération depuis 1852 sur l'Ile Victoria. Elles occupent 225 hommes et occasionnent une dépense d'environ $3,000 par semaine. Ces moulins fonctionnent au moyen de 175 grandes scies en outre des scies circulaires.

Les six principaux industriels des Chaudières coupent annuellement chacun environ 150,000 billots, ce qui représente 30,000,000 de pieds de bois scié. Ils emploient environ 4,000 hommes, qui leur coûtent par année plus de $1,800,000, c'est-à-dire que chacun a en moyenne 650 hommes et dépense $300,000, en sus de ce que coûte en hiver la nourriture des bûcherons et des chevaux, qui s'élève à au moins $50,000 pour chaque établissement.

En descendant un peu l'Outaouais sur la rive sud, on remarque tout près de la chute de la rivière Rideau, qui coule à l'est de la capitale, les scieries de New-Edinburgh. Elles ont été établies en 1846 par l'hon. Thomas McKay. En 1854 MM. J. M. Currier et Cie., se chargèrent de l'exploitation et firent des bénéfices considérables. M. Currier, aujourd'hui député d'Ottawa, après avoir acquis de l'influence et de la fortune, s'est retiré dans son magnifique château dont les tourelles élancées dominent l'Outaouais, un peu plus bas que la chute Rideau. Les moulins sont aujourd'hui la propriété de MM. James MacLaren et Cie., qui emploient environ 150 hommes.

Un peu plus bas que la chute Rideau sur le côté nord de l'Outaouais, se trouve l'embouchure de la grande rivière de la Gatineau. C'est sur ce cours d'eau que flotta le premier train de bois, qui se soit jamais rendu à Québec, le 11 juin 1806. Il avait été construit par Philemon Wright, le pionnier du commerce de bois.

A la pointe que forme la Gatineau en affluant dans l'Outaouais, fonctionne une très belle scierie qui appartient à MM. Whitcomb et Stevens. Elle donne de l'ouvrage à une bonne partie des habitants de la localité. M. Pierre Chaurette est sur le point d'établir un autre moulin à scie en cet endroit.

Plus loin se trouvent encore d'autres moulins, et à quelques milles en amont de la Gatineau, on remarque à Chelsea les vastes établissements des opulents MM. Gilmour et Cie. Ils sont situés dans une localité vraiment pittoresque entre quatre ou cinq rapides et cascades aux eaux bouillonnantes, sur la rive sud de la rivière. Ils sont environnés d'un série d'estacades et d'autres constructions qui ont coûté des sommes énormes. Les moulins ont un pouvoir moteur égal à 500 chevaux. Ils peuvent manufac-

turer environ 25 millions de pieds de bois par saison. Les dépenses pour les salaires des hommes, outre la nourriture, s'élèvent de $275,000 à $300,000 par année. Le bois est exporté en grande partie en Angleterre et le reste aux Etats-Unis.

MM. Gilmour emploient l'été 500 hommes et 1000 hommes, l'hiver, dans leurs chantiers ; bon nombre d'eux travaillent à 200 milles de l'Outaouais. Ils occupent aussi 250 paires de chevaux et 80 paires de bœufs, consomment à chaque saison 40,000 minots de patates, 600 tonnes de foin, 1500 quarts de lard, 3000 quarts de fleur, en outre d'une quantité considérable de vêtements, couvertures, chaussures, thé, tabac, etc.

Leurs coupes de bois s'étendent sur un espace de 1700 milles carrés, dans lesquels sont enclavés 1500 acres de terre, bien cultivés et fertiles; leurs produits sont consommés par les travailleurs de MM. Gilmour.

MM. Gilmour ont vendu tout dernièrement leurs moulins de Chelsea, et ils doivent établir une importante scierie près de Hull, qui sera en opération le printemps prochain.

Sur la rivière du Lièvre, qui vient affluer dans l'Outaouais, à 16 milles plus bas que la capitale, se trouvent, à quelques milles de son embouchure, les moulins de MM. LeMoine, Gibb et Cie., et de MM. James MacLaren et Cie. Ces messieurs exploitent au village de Buckingham l'un des plus beaux pouvoirs d'eau du pays, qui sera utilisé avant longtemps par de nombreuses manufactures, surtout si le chemin projeté de colonisation du nord de Montréal passe à cet endroit, comme tout semble l'indiquer. La chute tombe à une hauteur de soixante-dix pieds, et la rivière du Lièvre, qui est alimentée au nord par plusieurs lacs, fournit de l'eau en abondance et à une grande profondeur, à l'époque même de la plus grande sècheresse.

Les coupes de bois sur la rive Est appartiennent à MM. MacLaren et Cie., et celles de la rive opposée à MM. LeMoine, Gibb et Cie. De plus, ces industriels possèdent plusieurs grandes terres le long de la rivière du Lièvre, dont les produits servent à alimenter leurs chantiers durant l'hiver; l'une de ces terres se trouve à 140 milles de l'embouchure de ce tributaire de l'Outaouais.

Ces moulins sont considérables et produisent environ 200,000 billots par année. Dans le but de tourner une magnifique chute de la rivière, 25 milles plus haut que le village de Buckingham, les propriétaires ont construit une immense glissoire ainsi que des estacades à leurs propres frais. Ces améliorations très coûteuses font honneur à leur esprit d'entreprise, car elles sont d'ordinaire exécutées par le gouvernement fédéral.

A l'embouchure de la rivière du Lièvre, quelques capitalistes d'Ottawa ont construit un petit moulin à scier, qui manufacture 4 à 5 millions de pieds de bois par année.

A soixante milles de la cité d'Ottawa, près de la tête des rapides de Grenville, se trouvent les vastes scieries de MM. Hamilton, qui peuvent être comparées aux plus grands établissements des Chaudières. Elles comprennent quatre magnifiques bâtisses, où 101 scies verticales et 44 scies circulaires sont sans cesse en mouvement. Environ 500 hommes et garçons sont constamment employés à Hawkesbury dans l'été. On peut avoir une idée de l'étendue des opérations de cette compagnie par le fait seul qu'elle consomme annuellement plus de 3,000 tonnes de produits agricoles. Ses *limites* se trouvent principalement sur les rivières Rouge, Gatineau et du Moine: elle y coupe annuellement 200,000 billots en moyenne.

Voici, du reste, une évaluation approximative de la quantité de bois scié seulement entre Grenville et Aylmer, sur le côté nord de l'Outaouais et dans la cité d'Ottawa, sur la rive sud :

	Pieds.
NATION DU NORD:	
J. A. Cameron et Cie	13,000,000
THURSO :	
Cameron et Edwards	6,000,000
BUCKINGHAM :	
LeMoine, Gibb et Cie	15,000,000
James McLaren et Cie	16,000,000
Compagnie manufacturière de B	4,000,000
BLANCHE :	
.....	2,000,000
McLaren et Blackburn	4,000,000
GATINEAU :	
Gilmour et Cie	30,000,000
Welsh et frère	5,000,000
CHAUDIÈRES :	
E. B. Eddy	30,000,000
Wright, Batson et Currier	15,000,000
Crandall et Cie	10,000,000
DES CHÊNES :	
Mme R. Conroy	6,000,000
Total pour la rive nord	160,000,000

CITÉ D'OTTAWA :

Bronson, Watson et Cie	37,000,000	
A. H. Baldwin	20,000,000	
J. R. Booth	22,000,000	
Perley et Patteo	28,000,000	
Levi Young	16,000,000	
John Rochester et Cie	10,000,000	
J. Maclaren et Cie	15,000,000	
Total pour la rive Sud		148,000,000
Montant total		308,000,000

Ces grands établissements s'occupent principalement du commerce d'exportation, mais il en est beaucoup d'autres sur l'Outaouais ou sur ses nombreux tributaires, dont la production plus limitée répond surtout aux besoins de la consommation locale. La valeur de toutes ces scieries est d'au moins $10,000,000, et le capital investi dans cet immense commerce de bois est de plus de $23,000,000.

Ces chiffres ne sauraient pourtant représenter la valeur réelle de la production du bois de l'Outaouais ; car beaucoup de capitalistes, qui n'ont pas de scieries, possèdent des *limites* immenses, où ils coupent tous les ans une énorme quantité de bois équarri qu'ils font flotter jusqu'à Québec. Nous pouvons citer entre autres les noms de l'honorable Skead, M. Robert Skead, MM. Joseph Aumond, Noé Chevrier, David Moore, William Graham, H. A. Atkinson, Benson Bennett et Gouin et plusieurs autres.

Nous constatons par le rapport des Travaux Publics qu'il est passé pendant l'année 1870 dans la glissoire sud de la Chaudière, 355,001 pièces de bois équarri ; 357 pièces de bois aplani ; 2,000 pièces de bois flotté ; 135 pièces de bois équarri à la scie ; 18 radeaux de traverses et 108 radeaux de madriers. La quantité de bois qui a franchi la glissoire nord se compose de 139,691 pièces de bois équarri et de 2,720 pièces de bois aplani. La quantité de bois qui a passé les constructions de la Gatineau durant la même période, comprend 260,949 billots de sciage, 4,830 pièces de bois équarri et 759 pièces de bois aplani.

Les billots de sciage fournis aux moulins de Hull et des Chaudières ne sont pas compris dans cet état.

En 1869-70, la province de Québec a exporté seule du bois pour une valeur de $8,272,724 à la Grande Bretagne, de $3,002,141 aux Etats-Unis, de $539,517 à d'autres pays, ce qui forme un total de $11,814,782. Or, il est certain que la vallée de l'Outaouais doit figurer pour une très large part dans cette exportation de nos bois.

Pour mieux démontrer l'importance de notre industrie fores-

tière, nous joignons à ces chiffres le tableau suivant sur la valeur du bois produit par le Canada durant cinq ans.

Années.	Valeur (exporté)	Navires Construits.	Total
1865-66	$13,846,986	$1,616,886	$15,463,872
1866-67	13,948,648	1,005,076	14,953,724
1867-68	18,262,170	837,592	19,099,762
1868-69	19,838,963	1,080,080	20,918,963
1869-70	20,940,422	725,080	21,665,502

Dans le but d'établir les diverses espèces de bois que nous exportons, il ne sera pas aussi sans intérêt d'examiner les chiffres suivants, qui sont la moyenne de la quantité de bois expédié du port de Québec durant cinq années :

Bois carré.		1862-63	1867-71
Pin blanc.	Pieds.	18,644,464	14,708,154
Pin rouge	"	3,531,336	2,105,976
Chêne	"	2,121,336	2,476,688
Orme	"	1,547,122	1,269,524
Mérisier	"	346,232	397,304
Frêne	"	160,240	190,536
Epinette	"	198,560	54,520

Ces chiffres ne comprennent pas la quantité de pieds de douves, madriers, etc.

Nous ne pouvons terminer nos remarques sur le commerce de bois sans attirer l'attention de nos législateurs sur les funestes résultats du déboisement de nos forêts, tel qu'on le pratique maintenant.

Loin de nous l'idée de nous opposer au développement régulier de nos exploitations forestières, mais il serait à désirer qu'elles fussent dirigées avec plus de prudence et qu'on ne sacrifiât pas l'avenir pour quelques avantages temporaires. Nous possédons de magnifiques forêts, extrêmement bien fournies des essences les plus variées, mais quelques optimistes ont tort de vouloir accréditer l'opinion assez généralement reçue qu'elles sont inépuisables. Et c'est justement parce qu'elles peuvent être pour nous une source de richesse et de prospérité, que nous désirons par un aménagement intelligent, en faire bénéficier non-seulement la génération présente, mais celles qui la remplaceront. N'agissons pas comme si le déluge devait survenir après nous.

Du train que nous y allons, nos superbes forêts auront été avant longtemps dépouillées de nos meilleures espèces conifères. Déjà pour obtenir des bois de mâture, on est obligé d'aller en abattre à 300 milles d'Ottawa, et il faut franchir une bonne distance pour couper les bois de construction. Que sera-ce dans dix ans ? Dans

vingt ou trente ? Trente mille bûcherons dans la seule vallée de l'Outaouais font, chaque hiver, de bien larges trouées dans la forêt.

Les forêts de la province de Québec sont plus épuisées qu'on ne le pense. Nous possédons relativement peu de bois durs. L'orme, le chêne, le frêne, le noyer dur et tendre, qui s'exportent de la ville de Québec, proviennent en grande partie d'Ontario. L'ébinisterie s'alimente complètement à l'étranger pour la matière première, et la carosserie est même obligée d'aller à New-York chercher son chêne pour les jambes de roues et son noyer dur pour les raies.

Les feux ravagent aussi terriblement nos forêts, et le grand incendie de 1870 a dévoré par exemple plus de bois dans l'Outaouais en quelques jours, que la hache du bûcheron n'en a fait disparaître durant bien des années. Cet autre élément de destruction démontre encore la nécessité de prendre les mesures nécessaires pour empêcher des conflagrations aussi désastreuses, dont nous pourrions regretter plus tard les fatales conséquences.

Aux Etats-Unis, on a taillé sans merci, à notre exemple, dans la forêt. Aussi les bois d'un grand nombre d'états sont aujourd'hui épuisés, et nos voisins sont obligés de venir s'alimenter en Canada, où ils paient des prix de plus en plus élevés pour cet important article.

Nous lisons à ce sujet, dans un rapport publié, il y a quelques années, par le Secrétaire de la trésorerie américaine, des paroles pleines d'enseignement : " Maintenant que les forêts du Maine ont été en grande partie dépouillées de ce qu'elles renferment de bois, nous devons compter sur les forêts de la belle vallée de l'Outaouais. Il est inutile de discuter les frais de transport du bois du Wisconsin, du Michigan et du Minnesota, et de les comparer avec le fret du même article depuis la vallée de l'Outaouais jusqu'aux Etats de l'Est. De plus, en supposant que le fret serait le même, ce qui est impossible, les Etats de l'Ouest continueront à consommer tout le bois que peut produire le Far West. Les Etats de l'Atlantique depuis le Maryland en remontant, doivent se servir du bois du Canada ou lui trouver un remplaçant. Le rappel du Traité de Réciprocité fait que le bois est soumis à un droit élevé (20 par cent), et cependant les rapports officiels nous démontrent que ce droit a été entièrement payé par l'acheteur américain ; les prix payés pour les bois de l'Outaouais sont plus élevés qu'ils ne l'étaient en 1865.

" Les ventes de bois sur l'Outaouais, pour le compte des américains en 1867, ont dépassé d'un million de piastres les ventes de

1866 ; et en 1867, l'exportation des bois du Canada aux Etats-Unis s'est élevée à $5,145,367."

Le Commissaire spécial du Revenu des Etats-Unis s'élevait fortement de son côté contre les mauvais résultats du déboisement. Dans un rapport publié en janvier 1869, il disait : " Une sage prudence devrait nous faire voir que nous devons restreindre au lieu d'augmenter l'exploitation de nos forêts qui, à cause de la demande croissante du commerce, disparaissent avec une effrayante rapidité. Le prix du bois est d'une élévation tellement certaine que si nous pouvions pendant dix ans, nous alimenter complètement à l'étranger, nous y trouverions encore un avantage pour le pays. Il est certain, au point de vue des intérêts privés, que nos forêts augmenteraient de valeur dans une proportion supérieure à l'intérêt que pourrait donner le capital investi dans toute cette entreprise.

" Dans un journal du Détroit, on disait dernièrement que la région pinifère du Michigan serait ruinée avant quinze ans, même sans augmenter l'exploitation actuelle. Peu de personnes réfléchissent sur le fait qu'un pin blanc est renversé en quelques minutes, et qu'il lui faut un siècle pour repousser."

Dans tous les pays d'Europe, où l'on a fait disparaître la forêt sans discernement, la question du reboisement est aujourd'hui à l'ordre du jour. On dépense des sommes énormes dans ce but. Car, il est reconnu que les forêts, en outre de leur valeur intrinsèque, sont d'une immense utilité à un pays et spécialement à l'agriculture. Les forêts entretiennent la fraîcheur dans l'air, servent de barrières aux ouragans et répriment l'effet du vent, qui dessèche moins la surface de la terre. Le déboisement fait tarir les sources et favorise les grandes inondations. Les terrains stériles comme les sables du Sahara ou les plaines arides du désert américain, ne sont-ils pas ceux-là même où l'on ne trouve pas le moindre bouquet d'arbre pour empêcher l'évaporation de l'humidité ?

La science de la sylviculture est parfaitement ignorée en Canada, cependant il n'y a pas de pays où l'on est plus intéressé à en savoir quelque chose. En Allemagne et ailleurs, on oblige toute personne qui coupe un arbre d'en planter un autre. Il ne nous serait pas possible de mettre en force une mesure de ce genre, mais il est certain que le gouvernement devra avant longtemps prendre les moyens nécessaires pour reboiser les parties du pays qui ont le plus souffert de la dévastation de nos bois.

V

DU LAC HURON A MONTRÉAL.

Depuis longtemps l'opinion publique est saisie d'un grand projet de canalisation, qui conpléterait admirablement notre magnifique système de navigation intérieure. Il comprend l'amélioration de la rivière des Français, du lac Nipissing, de la rivière Matawan et de l'Outaouais jusqu'à Montréal, de manière à faire une ligne ininterrompue de navigation jusqu'à Montréal, sur un parcours de 430 milles.

Toute impraticable que cette entreprise paraisse aux yeux d'un certain nombre, elle passera tôt ou tard dans le domaine de la réalité. Elle offre certainement de grandes difficultés au point de vue du génie civil, mais elles ne sont pas insurmontables. Elle coûtera une somme énorme, mais en exécutant de pareilles œuvres, un gouvernement fait de la prodigalité bien entendue. Elle nous rendra au centuple tous les millions qu'elle nous aura coûtés, en donnant un essor prodigieux à notre commerce et à nos industries, et elle aura une immense influence sur l'avenir de notre pays et particulièrement de la grande vallée de l'Outaouais.

Il est peu d'entreprises, selon nous, qui affectent d'une manière aussi immédiate les plus graves intérêts de la Confédération Canadienne, et, comme telle, elle a droit à notre plus sérieuse considération.

Il n'est pas sans intérêt de remarquer tout d'abord, que la même route que l'on veut adapter au commerce de l'Ouest, nous a été frayée par les premiers français qui ont exploré ces lointaines régions.

C'est la voie de l'Outaouais, du Matawan, du lac Nipissing et de la rivière des Français que suivit l'intrépide Champlain, en se rendant à cette magnifique nappe d'eau du lac Huron qu'il appela avec raison la *Mer Douce*. Les Récollets et les Jésuites voguèrent plus tard sur les mêmes eaux pour aller annoncer la bonne nouvelle aux sauvages disséminés sur les bords du lac Huron. L'héroïque La Salle suivit ensuite leurs traces pour aller accomplir ses périlleuses expéditions dans l'Ouest, et pendant longtemps des flottilles de canots chargés de pelleteries, sillonnèrent l'onde de ces mêmes rivières pour aller transporter ces riches produits à Montréal.

Mais le dépérissement de ce commerce et l'apparition des steamers sur les grands lacs firent abandonner cette route pour celle du St. Laurent. Et aujourd'hui nous dit M. Walter Shanly, " sur la rivière des Français, le lac Nipissing et le Matawan, dont les échos répétaient autrefois les joyeux refrains des voyageurs, l'on n'entend plus leur voix que très rarement. Car, les seuls habitants de leurs rivages solitaires sont quelques douzaines de familles de cette même tribu d'Algonquins, qui se réunissaient émerveillés par centaines autour de "l'homme blanc," il y a près de deux siècles et demi, lorsque Champlain et ses compagnons firent leur apparition au milieu d'eux."

Si le projet d'obtenir une ligne de navigation depuis le lac Huron jusqu'à Montréal n'est pas nouveau, il est certain que l'esprit public ne s'en est pas préoccupé sérieusement depuis plus de vingt ans.

Jusqu'en 1856 on ne connaissait l'Outaouais que par les relevés hydrographiques, nécessairement incomplets, faits en 1838 par M. Hawkins, un ingénieur, et les études scientifiques de nos explorateurs géologiques. Mais, à cette époque, qui correspond avec la création du commerce de l'Ouest, l'opinion publique s'accentua tellement en faveur de ce projet, que le gouvernement fit faire une exploration de cette voie de navigation sous l'intelligente direction de M. Walter Shanly. Non content de cette première étude, le gouvernement en ordonna une autre en 1858 sous les soins de M. Thomas C. Clarke, un ingénieur canadien d'une grande habileté. Ces deux explorations ont coûté au trésor public la somme de $90,000.

Ces ingénieurs firent des rapports très élaborés de leurs travaux. Tous deux concluaient à la possibilité de l'entreprise et la recommandaient fortement, mais l'insuffisance de nos ressources empêcha sans doute le parlement de se lancer dans une œuvre extrêmement coûteuse, mais féconde en immenses résultats.

Si l'on ne vint à aucun résultat pratique, la question fut plus d'une fois amenée sur le tapis. L'état de l'Illinois comprit toute l'importance qu'aurait une pareille route pour le commerce de l'Ouest, et il envoya même une délégation dans ce pays en 1863 pour nous solliciter de la mettre à exécution.

Nos chambres de commerce de Montréal et Québec se sont plus d'une fois prononcées en sa faveur, et elle a obtenu la haute approbation de plusieurs hommes d'état anglais, entre autres du Duc de Buckingham, ci-devant ministre des colonies, et de Lord Stanley. Sir John Michel qui a commandé les troupes anglaises en Canada, n'a pas voulu laisser le pays sans aller examiner cette route, à

cause de ces grands avantages militaires, et dès 1854, le perspicace Lord Elgin entrevoyait le jour, où une communication par chemin de fer ou par eau relierait la vallée de l'Outaouais aux régions fertiles du Nord-Ouest.

En 1863, un comité spécial fut nommé par l'Assemblée Législative pour examiner de nouveau la praticabilité de l'entreprise. Il fit rapport qu'on pouvait sans trop de difficultés obtenir une route pour des vaisseaux tirant douze pieds d'eau et qu'elle serait supérieure à toute autre comme voie de transit pour le commerce de l'Ouest.

Le gouvernement était évidemment favorable à ce projet. Aussi lors de l'établissement de la Confédération, il a été entendu qu'il serait l'une des grandes entreprises que l'on mettrait d'abord à exécution. Sir George E. Cartier a depuis réitéré cet engagement solennel, et le public compte avec raison qu'il ne restera pas à l'état de lettre-morte.

La Chambre de Commerce du Canada, établie depuis quelques années, a discuté plus d'une fois ce projet, mais elle ne lui a pas donné l'attention que méritait son importance. Bon nombre de ses membres ayant une connaissance extrêmement imparfaite de la question, ne l'ont envisagée qu'au point de vue des intérêts de leurs localités respectives, alors qu'il aurait fallu s'élever au-dessus des considérations de clocher et examiner l'entreprise comme une grande œuvre commerciale et nationale.

On peut avoir une idée de l'ignorance qui règne à ce sujet par le fait que M. H. Howland, l'un des membres les plus remarquables de cette association, a affirmé que cette voie de navigation ne serait qu'un canal continu. Or, par le rapport de Shanly, il n'y aurait sur un parcours de 430 milles que 58 milles de canal et 29 seulement, d'après celui de Clark.

Au mois de novembre 1870, une commission composée de Sir Hugh Allan, MM. Casimir S. Gzowski, D. Dexter Calvin, George Laidlaw, Pierre Garneau, William J. Stairs, Alexander Jardine et Samuel Keefer, fut nommée dans le but de "faire une enquête approfondie sur les meilleurs moyens à prendre pour ouvrir des voies de communication à la mer qui puissent avoir l'effet d'attirer une part considérable et annuellement croissante du commerce de la partie Nord-Ouest de l'Amérique du Nord, vers les eaux canadiennes, ainsi qu'une complète et vaste amélioration de notre système de canaux sur une échelle et d'un caractère tels qu'ils puissent répondre au développement constant du commerce."

On espérait que cette commission insisterait fortement dans son rapport sur l'importance d'obtenir une ligne navigable du lac Huron à Montréal. Mais il semble qu'elle n'a pas donné toute

l'attention possible à un projet qui rentrait de plein droit dans le cadre de ses études, bien qu'elle déclare, qu'il est " l'un des plus importants signalés à l'attention publique dans ces dernières années," et que " l'importance de cette entreprise ne pouvant être estimée à sa juste valeur, cette question devrait être examinée de nouveau, afin de pouvoir arriver à une décision définitive."

Lors de la réunion de la Chambre des Communes en 1870, un comité spécial fut de plus nommé pour examiner la praticabilité de l'entreprise et son rapport lui fut très favorable. Mais cette étude, tout en contribuant à éclairer l'opinion publique sur l'importance de ce projet, n'a pas réussi à lui donner d'effet pratique.

Quellesques soient les causes qui ont empêché jusqu'à présent l'exécution de cette grande entreprise, le temps semble arrivé où nos gouvernants doivent se mettre hardiment à l'œuvre et doter le pays de cette importante voie de navigation. Tant que l'Ouest n'eut pas atteint le développement colossal dont nous sommes témoins, on pouvait différer l'accomplissement de cette entreprise à un avenir meilleur, mais nous ne saurions la laisser plus longtemps dans l'ombre sans sacrifier nos meilleurs intérêts.

Coûte que coûte, il faut aujourd'hui des débouchés à l'Ouest, dans toutes les directions, pour transporter ses produits à la mer et sur les marchés du monde entier, dont il semble être le grenier naturel. Les moyens de transit mis à sa disposition sont loin d'être en rapport avec son immense production de céréales. Telle est la prodigieuse fécondité de cette région qu'une énorme quantité de grains pourrissent sur terre, dans l'impossibilité où l'on est de les écouler à l'étranger.

L'Ouest exporte maintenant plus de cent millions de minots de grains par année, en outre d'un nombre considérable de bêtes à cornes et de porcs. Pour donner une idée de ces ressources agricoles, nous ne saurions mieux faire que de publier les chiffres suivants sur la production du grain dans l'Ohio, le Michigan, l'Indiana, l'Illinois, le Wisconsin, l'Iowa, le Minnesota et le Kansas :

	1850	1860	1869
Blé Minots	43,842,038	89,293,601	166,100,000
Maïs "	222,288502	392,289,631	566,050,000
Avoine "	42,328,731	62,738,901	146,200,000
Seigle "	739,567	3,997,001	4,802,000
Orge "	831,517	4,865,761	8,755,000
Porcs No	8,536,182	11,039,332	19,100,000

Ces mêmes états se sont développés avec une rapidité telle, qu'ils ont maintenant une population de 12,000,000 d'âmes, alors qu'ils ne comptaient que 3,000,000 en 1840.

Le commerce des lacs a augmenté dans la même proportion. On l'évaluait à $65,000,000 en 1841, à $300,000,000 en 1851, et il doit s'élever aujourd'hui à plus de $700,000,000. On ne saurait prévoir ce qu'il sera dans vingt-cinq ou cinquante ans, alors que les territoires traversés par le Pacifique Nord Américain et nos immenses vallées du Nord-Ouest seront en plein enfantement.

Les principaux centres du commerce de grains de l'Ouest ont grandi d'une manière si extraordinaire qu'ils ont fait l'étonnement du monde. Chicago compte aujourd'hui plus de 300,000 âmes, alors qu'il en avait à peine 30,000 il y a vingt ans. De 1850 à 1870, Milwaukee a ajouté 32,000 âmes à sa population, et Cleveland, 75,000, dans la même période.

On comprend sans peine qu'en obtenant la part du lion de l'immense commerce de grains de l'Ouest, nous ferions la fortune de notre pays. Aussi devons nous être prêts à encourir les plus grands sacrifices pour nous en assurer les bénéfices. Or, nous n'atteindrons ce but important qu'en offrant à ce commerce la voie la plus courte, la plus sûre et la plus économique pour se rendre à l'océan.

L'Etat de New-York a fait jusqu'à présent les plus grands efforts pour s'assurer, par la construction de voies artificielles, le transport du commerce de l'Ouest. Il a dépensé, dans ce but, des millions, et agrandi deux fois le canal de l'Erié, qui relie Buffalo à Albany, un parcours de 362 milles. Mais telle est l'augmentation du trafic, qu'on parle sérieusement d'un nouvel agrandissement et de creuser un canal maritime d'Oswégo, sur un trajet de 107 milles, au coût de $22,000,000.

Les Etats de Pennsylvanie, Maryland, Virginie, Ohio, Indiana et Wisconsin ont construit aussi plus de 2,000 milles de canal et 9,000 milles de chemin de fer pour faciliter le transport du chemin de l'Ouest.

Nous n'avons jusqu'à présent pour lutter contre la route de l'Erié que le canal Welland, qui lui eut fait une concurrence beaucoup plus redoutable, s'il eut pu donner passage à des navires d'un plus gros tonnage. Car, des propulseurs de 1100 à 1200 tonneaux peuvent franchir le canal de l'Érié jusqu'à son terminus occidental, tandis que le canal Welland peut admettre des vaisseaux de seulement 350 tonneaux. La route canadienne est plus courte, mais cet avantage se trouve compensé par la plus forte capacité du canal Érié. Car, il est reconnu qu'il est plus économique pour le commerce de se servir de gros navires pour le transport du fret que de vaisseaux de moindres dimensions.

Néanmoins, malgré ce désavantage, le commerce de l'Ouest suit

de plus en plus la voie du St. Laurent, et les américains de l'Est commencent à craindre que nous ne leur enlevions une bonne partie du transit qui a été pour eux une véritable source de richesse.

Leurs appréhensions sont d'autant plus fondées que le gouvernement canadien a décidé de faire agrandir le canal Welland. Les écluses auront 270 pieds de longueur, 45 de largeur et douze pieds d'eau sur les buscs.

En canalisant l'Outaouais, nous augmenterions énormément les avantages naturels que nous possédons déjà sur les américains. Car, la route de l'Outaouais est beaucoup plus courte que celle du St. Laurent. On en jugera par la comparaison suivante du parcours des deux routes, en prenant Chicago pour point de départ et Montréal pour terminus :

	St. Laurent.		Outaouais.
Navigation de lac	1,005	milles	560
" rivière	185	"	402
" canal	71	(d'après Clark)	29
	1261		991

Différence en faveur de l'Outaouais : 270 milles.

Tous les rapports publiés jusqu'à présent ont donné une différence de 368 milles en faveur de l'Outaouais, mais les commissaires des canaux affirment, dans leur rapport, qu'ils ont donné dans une erreur commune. Ils ajoutent que cette inexactitude paraît avoir pris naissance dans la supposition que la distance entre Chicago et Buffalo est de 1,000 milles, tandis qu'elle ne serait que de 916 milles, ainsi que l'ont démontré les derniers relevés des ingénieurs topographiques des Etats-Unis.

En admettant que l'on aurait exagéré les avantages de l'Outaouais, la différence de près de 100 lieues en sa faveur, de Chicago à Montréal seulement, est assez considérable pour assurer sa supériorité sur la route du St. Laurent.

Etablissons maintenant une comparaison entre la route de l'Erié et de l'Outaouais :

	Milles.
Navigation sur les lacs de Chicago à Buffalo	916
Navigation par canal de Buffalo à Troy	350
Navigation par rivière de Troy à New-York	150
Distance totale de Chicago à New-York	1416
Distance totale de Chicago à Montréal	980
Différence en faveur de l'Outaouais	436

Si l'on poursuit le parallèle jusqu'au port de Liverpool par de là l'Atlantique, on aura les chiffres suivants:

	Milles.
Distance de New-York à Liverpool	2980
Distance de Montréal à Liverpool	2740
Distance de Québec à Liverpool	2580
Différence en faveur de Montréal	240
" " " de Québec	400
Distance de Chicago à Liverpool par le canal Érié et New-York	4393
Distance de Chicago à Liverpool par l'Outaouais et le Golfe	3720
Différence en faveur de l'Outaouais	673

Ces chiffres sont péremptoires et établissent, sans conteste, la supériorité de la route de l'Outaouais sur toutes ses rivales. En l'adoptant, il s'en suivrait une grande économie de temps et, conséquemment, une réduction considérable dans les frais de transit. M. Shanly estimait que par cette route, le fret serait, de Chicago à Montréal, de $2.89 la tonne, tandis qu'il serait de $3.26 par la voie du St. Laurent.

Cette économie est non-seulement importante au point de vue du commerce, mais il est admis que le grain de l'Ouest arrivant à Montréal après un voyage plus court, serait en bien meilleure condition pour prendre la mer.

Cet avantage est encore plus marqué si on compare la ligne de l'Outaouais avec la route de l'Erié. Le grain arriverait à Montréal, non seulement en meilleur état, vu la durée moindre du trajet, mais encore à cause des conditions atmosphériques plus favorables que présente la région de l'Outaouais.

Ce point mérite d'être pris en considération lorsqu'on sait que le grain exposé à un soleil brûlant perd souvent de sa valeur dans son transport sur le lac Erié. Nous ne savons s'il en est encore ainsi, mais nous avons constaté qu'il y a quelques années, chaque minot de grain subissait pour cette cause, une dépréciation de 10 à 13 cents.

Les taux d'assurance seraient aussi bien moins élevés, car les vaisseaux qui suivraient l'Outaouais ne seraient pas exposés aux tempêtes qui sévissent sur les lacs et causent de fréquents naufrages.

Ces faits faisaient dire il y a quelques années à un journal de Milwaukee : " Ce projet commercial est le plus important qui ait encore été soumis au peuple de l'Ouest. Cette route canalisée deviendra une nécessité absolue, et ce qui nous étonne le plus, c'est que des démarches actives n'aient pas encore été faites pour en

assurer la construction. Cette route n'est pas d'une maigre importance pour la ville de Montréal. L'exécution de cette artère artificielle ferait que Montréal supplanterait New-York comme le grand entrepôt de grains sur ce continent."

Est-il possible maintenant d'établir une chaîne ininterrompue de navigation depuis le lac Huron par la rivière des Français le lac Nipissing, le Matawan et l'Outaouais jusqu'à Montréal? MM. Walter Shanly et T. C. Clarke, les ingénieurs, chargés à deux reprises différentes par le gouvernement, d'examiner la praticabilité de cette entreprise, ont depuis longtemps répondu victorieusement à cette question.

L'exploration dirigée par M. Shanly fit des sondages sur un parcours d'environ 150 milles, c'est-à-dire sur plus d'un tiers de toute la ligne de navigation projetée. On a trouvé 120 milles d'une eau calme et profonde depuis Ottawa jusqu'à la Baie Georgienne, et il faudrait environ 30 milles d'une navigation artificielle sur les sections de la ligne que l'on a sondées.

M. Shanly découvrit un havre magnifique sur le lac Huron, à l'embouchure de la rivière des Français, alors que l'on croyait que l'entrée de ce cours d'eau n'était accessible que pour des canots. Ce havre est formé par une grande baie qui la protége contre tous les vents. L'eau y est profonde, cependant il s'y trouve probablement de grands rochers submergés par l'onde et qu'on pourrait enlever assez facilement.

La rivière des Français, qui a son embouchure dans la baie Georgienne, débouche dans le lac Nipissing, après un parcours de 50 milles. L'eau est généralement profonde et elle est encaissée sur une grande étendue dans d'immenses murailles de granit. Cette rivière constitue une véritable série de lacs, qui offrent le plus beau coup d'œil et sont d'une navigation facile. Elle est entrecoupée par plusieurs rapides et chutes que l'on pourra surmonter au moyen d'un certain nombre d'écluses et de digues, et l'on devra faire des excavations dans le sol sur environ trois quarts de mille.

Le lac Nipissing est long d'environ 30 milles et sa plus grande largeur est de 20 milles. Il offre une navigation libre, directe et sans embarras, jusqu'à l'embouchure de la petite rivière de Vase. Ce cours d'eau porte bien son nom, car il coule à travers de grand marais de vase profonde, que l'on pourrait facilement adapter aux besoins de la navigation artificielle.

A l'endroit connu sous le nom de Sommet du Plateau, cinq milles plus loin, le cours des eaux du St. Laurent et de l'Outaouais se divise. Un portage de trois quarts de mille nous amène ensuite au Matawan.

A la tête de cette rivière se trouve le lac à la Truite, long de 8½ milles : il y a dans ce lac un banc de rochers d'une étendue de 400 pieds qu'il faudra faire disparaître. Le lac à la Tortue s'étend ensuite sur un espace de 4¼ milles, il a presque partout une profondeur d'au moins douze pieds, et les rochers qui obstruent à certains endroits la navigation peuvent être facilement pétardés.

La rivière Matawan a une longueur de 40 milles, dont 30.66 offrent une magnifique voie de communication naturelle. Le reste devra être canalisé. En bas de la rivière, il y a un rapide, où il faudra une écluse et une saignée d'environ un mille de long.

Cette rivière afflue dans l'Outaouais, qui a une grande profondeur sur un parcours d'environ 17 milles. Il faudra ensuite surmonter trois rapides au moyen de canaux que l'on pourra construire facilement. Il y a subséquemment 10 milles d'une eau large et profonde jusqu'au rapide de la Roche Capitaine, où il y aura des excavations à faire dans des masses de gros cailloux et de galet. Après seize milles d'une navigation ouverte, on atteint le rapide de Joachim, qui a deux milles. La rivière Creuse coule ensuite sur une étendue de 28 milles; l'eau y est partout d'une grande profondeur.

La section la plus difficile se trouve entre la Rivière Creuse et Portage du Fort, à la tête du lac des Chats, un parcours de 65 milles. Il y a beaucoup de battures et il faudra faire de longues et difficiles excavations dans un roc d'une extrême dureté.

De Portage du Fort jusqu'aux Chaudières, il y a une distance de 55 milles. Le lac des Chats et le lac des Chênes offrent sur un parcours de 45 milles une bonne ligne de communication, mais il faudra creuser sept ou huit milles de canal pour tourner les rapides qui accidentent la rivière.

Depuis longtemps la partie inférieure de l'Outaouais sert à la navigation à vapeur, mais les canaux qui évitent les rapides, ont été construits à un époque où il n'y avait pas nos besoins commerciaux d'aujourd'hui, et leur capacité est trop limitée. Il faut de toute nécessité les agrandir si l'on veut y faire passer des navires de 1000 tonneaux, suivant le plan proposé par M. Shanly, pour toute cette ligne de navigation. Le gouvernement a commencé, du reste, cet agrandissement, ainsi que nous l'avons dit dans la première partie de cette étude ; mais la profondeur d'eau sur les buscs sera de 9 pieds seulement au lieu de 10, tel que proposé.

" D'après les renseignements que j'ai pu obtenir," dit M. Walter Shanly, dans son rapport, " touchant les profondeurs du Bas-Outaouais, je suis porté à croire que là gisent les plus sérieuses difficultés qu'il faudra surmonter dans l'exécution du projet qui

fait le sujet de ce rapport, et je crains que ces difficultés n'augmentent à mesure que nous descendrons. Dans les 58 milles de navigation en eau calme entre Outaouais et Grenville, les bas-fonds sont probablement composés de barrages de vase et de dépôt d'alluvion, dont l'enlèvement n'occasionnerait pas beaucoup de travail ou de dépenses, et l'agrandissement des canaux de l'artillerie entre Grenville et Carillon ne serait pas, non plus, une entreprise très difficile à exécuter. Mais on craint qu'il n'existe pas, dans le lac des Deux-Montagnes, un chenal assez droit et assez profond pour y permettre une navigation d'une capacité égale à celle à laquelle la nature a pourvu dans le Haut-Outaouais, le Matawan et la rivière des Français. Les bas-fonds du lac des Deux-Montagnes ont sans doute un fond rocheux, et il y a dans le chenal par lequel passent les steamers qui font le service entre Carillon et Ste. Anne, plusieurs endroits où l'eau est basse. Cependant il ne faut pas pour cela donner pour certain qu'il n'existe pas un chenal profond."

Les dimensions que propose M. Shanly pour les écluses des canaux que l'on devra construire, sont, selon lui, proportionnées à tous les besoins du commerce d'ici à un siècle. Elles sont comme suit:

Longueur	250	pieds
Largeur	50	"
Profondeur	10	"

Les propulseurs tendent sans cesse à remplacer les voiliers pour le transport des céréales de l'Ouest, et M. Shanly fait remarquer que " c'est pour cette classe de bateaux à vapeur qu'il croit la route de l'Outaouais et de la rivière des Français destinée à tenir la première place comme voie de commerce. La nature des eaux et des régions qui la bordent est particulièrement propre à la navigation des navires de cette classe. Encaissée sur la plus grande partie de son parcours, la route ne sera pas aussi avantageuse sous ce rapport, pour les navires à voile, que celles des grands lac. Mais les approvisionnements inépuisables sur tous les points de son étendue, et les facilités offertes pour prendre du combustible à différents intervalles, rendront toujours les frais pour la navigation à vapeur moindres sur cette route que sur aucune étendue égale de navigation sur le continent. Le propulseur peut aussi conserver sa marche uniforme sans crainte des tempêtes qui bouleversent les lacs tous les ans, durant l'automne, et causent de si grandes pertes de vies et de biens."

Plus loin il ajoute : " La route de l'Outaouais possède certaines qualités distinctives, qui lui donnent droit à d'autres considérations que celles qui s'appliquent à une simple voie à marchandises. Pas-

sant à travers le cœur du pays, elle peut s'énorgueillir de points de vue magnifiques qui, à mesure qu'elle deviendra accessible et connue, ne pourront manquer d'attirer les touristes, tant Européens qu'Américains, les eaux consistent en une suite de beaux lacs entre lesquels, à mesure que le pays sera habité et que la civilisation mettra ses ressources à profit, il s'élèvera des relations intérieures, qui créeront un commerce entièrement distinct du monotone traffic routinier de l'Ouest, le propulseur suivant le propulseur avec leurs éternels chargements de grains et de fleur. Prohiber pour toujours et délibérément l'usage sur les eaux de l'Outaouais, du steamer à roues avec ses cabines supérieures et sa promenade si commode, serait une faute."

En évaluant le coût de cette immense entreprise, M. Shanly a eu en vue la création d'une ligne complète pouvant donner accès à des vaisseaux de 1000 tonneaux et ayant un tirant d'eau de 10 pieds. Il calculait qu'il faudrait creuser dans ce but 58 milles de canal, lesquels coûteraient, y compris l'agrandissement du canal Lachine, $370,000 par mille, et que leur construction, jointe à l'enlèvement des battures, nécessiterait une dépense totale de $24,000,000. Il recommandait de mettre cette entreprise à exécution d'une manière graduelle et progressive, au prorata des ressources mises à notre disposition.

Les canaux du St. Laurent et Welland ont coûte environ $150,000 par mille, mais la canalisation de l'Outaouais sera plus dispendieuse, vu que les excavations auront lieu dans un roc granitique extrêment dûr, et que les opérations devront se poursuivre, en beaucoup d'endroits, dans des lieux déserts et inhabités.

M. T. C. Clarke, qui a exploré l'Outaouais après M. Shanly, ne porte pas le coût de cette importante amélioration à un chiffre aussi élevé que ce dernier. Il est vrai qu'il ne comprend pas dans ses calculs l'agrandissement du canal Lachine, ni l'intérêt, les frais de justice et les indemnités pour dommages aux terres. Son évaluation est de moitié moindre que celle de M. Shanly. Elle est de $12,057,680, ou $571,934 par mille

L'échelle de navigation qu'il a adoptée offrirait un passage à des navires jaugeant 1000 tonneaux ; et les écluses des canaux auraient 250 pieds de long sur 45 de largeur et 12 pieds de profondeur sur les buscs. D'après le système de M. Shanly, la profondeur d'eau sur les buscs serait de 10 pieds. Cela fait une différence de plusieurs millions sur le coût de l'ouvrage.

L'hon. John Young n'était donc pas exactement renseigné en affirmant, à la séance du 18 janvier 1871, de la Chambre de Commerce du Canada, lors d'une discussion sur les canaux, que les

calculs de M. Clarke étaient basés sur une profondeur d'eau de *huit* pieds seulement, alors qu'il eut fallu dire *douze*.

L'état suivant que nous extrayons du rapport de M. Clark, nous fournit des données importantes sur le plan proposé par cet ingénieur, pour mettre à exécution cette énorme entreprise.

	Distances.		Niveaux.		Coût.
	Rivières et lacs.	Canaux Milles.	No. des éclus's	Niveau racheté. Pieds.	
Canal Lachine	.....	8.50	5	43.75	Pas d'estimation.
Lac St. Louis	13.31	.....	.....	.....	do do
Ste. Anne	.....	1.19	1	1.00	469,672
Lac des Deux-Montagnes	24.70				
Carillon à Grenville	7.33	5.00	7	58.50	1,649,900
Battures Vertes	.....	0.10	.....	.....	136,105
Rivière Outaouais	55.97				
Chaudière et des Chênes	3.75	2.61	6	63.00	816,733
Lac des Chênes	26.69				
Chats	1.70	0.60	5	50.00	681,932
Lac des Chats	19.28				
Snow aux chutes Noires	18.32	1.05	11	104.00	1,256,840
Rivière et lac Coulonge	24.93	.....	.....	.....	262,414
Chapeau et L'Islet	4.85	0.14	2	18.00	243,507
Rivière Creuse	33.58				
Joachim et Matawan	51.74	2.26	14	148.20	1,757,653
Rivière Matawan	16.22	1.08	11	144.00	1,162.154
Sommet d'épanchement et tranchée	51.15	5.97	.....	.....	2,160.369
Rivière des Français	47.52	0.82	7	77.00	886,117
En outre, le génie et la surveillance	.....	.....	.....	.....	574,175
	401.44	29.32	64	665.70	$12,057680

Les Commissaires des Canaux expliquent comme suit, dans leur rapport, la différence entre les plans proposés par MM. Shanly et Clarke :

" La ligne d'amélioration de M. Clarke est plus dans le large de la rivière, elle a plus de barrages, mais un nombre moindre de milles de canal, ainsi qu'il appert par le fait qu'en y comprenant le canal Lachine, il ne donne que 29 milles de canal là où M. Shanly en compte 58.

" Ils traitent différemment le lac Nipissing. Ils proposent tous deux d'en faire le sommet et l'alimentateur du canal, mais M. Shanly proposait d'en élever la surface de 25 pieds jusqu'au niveau du lac à la Truite et d'inonder une très grande superficie des meilleures terres que l'on puisse trouver dans les environs, tandis que M. Clarke ne propose de l'élever que de 9½ pieds et d'abaisser le lac

à la Truite de 8 pieds; et en abaissant aussi le lac à la Tortue de 7 pieds, et élevant le lac Talon de 21 pieds, il réduit ces quatre lacs à un niveau commun, les reliant entre eux et en faisant le biez de sommet d'une navigation de 57 milles de longueur, ce qui créérait un vaste réservoir de 330 milles carrés en superficie, et offrirait une abondante alimentation d'eau, plus que suffisante pour répondre aux plus fortes demandes de la navigation. Son sommet sera de 651 pieds au-dessus du niveau de la mer et de 77 pieds au dessus du niveau du lac Huron."

La voie de l'Outaouais aurait encore une plus grande capacité qu'aucune autre. Le tonnage de l'Erié est d'environ 6,000,000 par année, et celui du canal Welland de moins de 2,500,000. Il pourrait être annuellement sur l'Outaouais de plus de 30,000,000 (montée et descente).

Ce canal traversant une plus haute latitude que les routes Erié ou Welland, offrirait une période moindre de navigation que ses deux rivales. Mais la différence ne serait pas aussi grande que les adversaires de l'entreprise l'affirment. D'après M. Shanly, elle serait d'environ vingt jours par année. Cet inconvénient se trouve amplement compensé par le plus grand nombre de voyages que les vaisseaux pourraient faire en suivant l'Outaouais, à cause de l'accourcissement du trajet.

La construction du canal de l'Outaouais paierait-elle un intérêt raisonnable sur son coût? Les opinions sont à cet égard fort partagées. Nous croyons qu'on peut répondre en toute sûreté dans l'affirmative, si l'on admet—ce qui nous semble hors de doute—que cette route servirait de débouché à une immense partie du commerce de l'Ouest.

Les profits réalisés par le canal Erié, alimenté principalement par le commerce de l'Ouest, peuvent nous donner une idée de ce que nous obtiendrions inévitablement en construisant une autre voie de navigation, dont la supériorité serait incontestable. Non seulement les péages du canal Erié ont défrayé son coût de construction et de double agrandissement, mais ils ont encore suffi à payer l'exécution des autres canaux de l'état de New-York, longs d'environ 900 milles, dont les frais énormes se sont élevés à $100,000,000.

La canalisation de l'Outaouais créérait une véritable révolution matérielle dans la partie supérieure de cette région. D'énormes étendues de terres, aujourd'hui encore à l'état désert, se peupleraient avant longtemps d'une population active et industrieuse. Quarante à cinquante mille colons viendraient probablement s'établir sur les bords de l'Outaouais, du Matawan et de la rivière des Français, durant l'exécution de cette grande artère de communication.

L'industrie forestière prendrait un essor extraordinaire ; des moulins de tous genres utiliseraient les magnifiques pouvoirs d'eau fournis par les nombreuses chutes qui accidentent la rivière, et la vallée de l'Outaouais deviendrait incontestablement la plus importante région manufacturière du pays. Les vaisseaux chargés de grain, à destination de Montréal, pourraient prendre des chargements de bois scié, qui s'écoulerait facilement sur les marchés de l'Ouest, où il serait fort en demande et commanderait des prix élevés.

Dans ses réponses aux questions posées par les Commissaires des Canaux, M. Alonzo Wright, député du comté d'Outaouais, observe à ce sujet : que le bois de troisième classe se vend aujourd'hui $30 le mille au Minnesota, et que si ce canal était ouvert, les marchands canadiens pourraient expédier là ce bois, tout en faisant un immense profit à $15 le mille.

M. A. J. Russell fait aussi remarquer un autre fait important : " Le total des frais d'une année d'affaires des fabricants de bois de l'Outaouais—non compris le transport—peut être porté maintenant à plus de $8,500,000 ; pour le lard et la farine, leur dépense excède $1,500,000, et si l'on considère que le transport de ces articles et autres coûte au moins six fois plus qu'il ne coûterait si la rivière était canalisée, il sera facile de comprendre quel avantage le commerce intérieur retirerait de la construction de ce canal."

En ouvrant à l'exploitation de nouvelles coupes de bois et un vaste marché à notre industrie forestière, la construction de ce canal aurait encore pour effet de diminuer l'exportation du bois carré et d'augmenter celle du bois scié, qui est infiniment plus avantageuse au pays.

La Chambre de Commerce d'Ottawa prétend que le grain de l'Ouest pourrait être moulu le long de la route au plus bas prix possible, et que les canaux n'étant pas continus, mais isolés—leur plus grande longueur devant être de trois milles—les frais de déchargement et de mouture ne seraient pas plus de la moitié de ceux payés sur le St. Laurent.

Ce canal faciliterait encore l'exploitation des superbes mines de fer, de plomb, de plombagine, de phosphate de chaux et de carrières de marbre, qui abondent dans la région qu'il traverserait.

Il offre de grands avantages au point de vue militaire. Situé au cœur du pays, loin des points les plus menacés, il serait extrêmement utile pour le transport des approvisionnements militaires. En cas de guerre, les Américains pourraient détruire les canaux du St. Laurent sans qu'un seul de leurs soldats ne débarque sur le sol canadien, tandis que des canonnières pourraient se rendre du St.

Laurent au lac Huron, en suivant l'Outaouais, en moins de temps qu'il ne faut maintenant pour atteindre le lac Erié.

Bref, cette œuvre est d'une nature à la fois commerciale et nationale, elle porte dans ses flancs d'immenses résultats économiques, et sa prompte réalisation ne pourrait manquer d'être saluée avec bonheur par tous les habitants de la grande vallée de l'Outaouais.

IV

CHEMINS DE FER.

Le mouvement progressif dans la vallée de l'Outaouais, depuis quelques années, a certainement été remarquable. Mais il eut été beaucoup plus important, si cette région eut eu plus de chemins de fer pour activer son développement.

Le chemin de fer est aujourd'hui le nerf de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ; il accomplit des prodiges au point de vue matériel ; les villes naissent comme par enchantement sous sa puissante impulsion, et les pays qui n'ont pas de chemins de fer, semblent condamnés à rester stationnaires ou du moins à progresser lentement.

Ce fécond élément de progrès n'a pas cependant tout-à-fait manqué à la vallée de l'Outaouais, et avant longtemps, elle aura un réseau de voies ferrées assez complet pour n'avoir à envier aux parties les plus favorisées même de la province d'Ontario.

Les voies ferrées maintenant en opération dans cette région sont le chemin de St. Laurent et Prescott, qui relie l'antique petite ville de Prescott à la cité d'Ottawa. Cette voie est à jauge étroite et fonctionne depuis bon nombre d'années. Elle a fait beaucoup pour le développement de la capitale et des comtés de Prescott et Russell. Son fret se compose surtout du bois de sciage, qui s'exporte des moulins de Hull et des Chaudières aux Etats-Unis.

Le chemin de fer du Canada Central fonctionne depuis peu d'années. Il s'avance depuis l'extrémité ouest d'Ottawa, près des Chaudières, sur un parcours assez considérable, à travers le riche comté de Renfrew. Il met aussi la capitale en communication avec la ville de Brockville.

Il y a quelques semaines à peine, on a fait l'inauguration, d'une manière extrêmement solennelle, de la section du chemin, que l'on vient de construire entre Sand Point et Renfrew. On le prolongera jusqu'à Pembroke d'ici à quelques mois, si l'encoura-

gement des municipalités répond à l'attente des promoteurs de l'entreprise.

Sur la rive nord de l'Outaouais, il n'existe qu'un tronçon de chemin de fer, long de 15 milles, entre Carillon et Grenville, et c'est pourtant là où le besoin de voies rapides de communication se fait le plus vivement sentir. Ce tronçon de chemin de fer a été construit, il y a une vingtaine d'années, par MM. Sykes, DeBergue et Cie. Ces entrepreneurs devaient confectionner un chemin de fer depuis Montréal jusqu'à Hull, en vertu d'une charte intitulée: "La compagnie de chemin de fer Montréal et Bytown," au coût de $4,020,750. Et depuis longtemps, dans l'intérêt du pays, cette voie eut été mise à exécution, si la mort accidentelle du principal entrepreneur de la route, n'eut fait échouer l'entreprise.

Les projets de chemins de fer dans la Vallée de l'Outaouais se multiplient depuis quelques années, et il semble certain que la plupart vont passer dans le domaine de la réalité.

Il y a d'abord le " chemin de fer de jonction de Montréal et de la cité d'Ottawa,"qui laisse la ligne du Grand-Tronc près du Côteau Landing pour se rendre à Ottawa. Cette voie est importante pour le commerce de bois, car elle sera la ligne de transport la plus rapide pour communiquer avec Burlington et les autres grands dépôts américains de bois, situés sur les bords du lac Champlain.

Le trajet entre Montréal et Ottawa sera-aussi plus court par cette ligne que par toute autre route, ainsi que le prouve l'état comparatif suivant:

	Milles.
Par le chemin de fer de Prescott	166
Par la navigation	130
Par le chemin de fer de Vaudreuil projeté	124
Par le chemin de fer de Colonisation du Nord	119½
Par le chemin de jonction de Montréal et de la cité d'Ottawa	116

Ce chemin est commencé et 15 milles de terrassement ont été exécutés. Du Côteau Landing à Montréal, des lisses supplémentaires seront placées à côté de celles du Grand-Tronc. On en porte le coût à $1,556,755.

On a parlé aussi de continuer le Canada Central depuis Ottawa jusqu'à Vaudreuil. Les comtés de Russell et Prescott ont offert de souscrire libéralement en faveur de l'entreprise, mais le comté de Vaudreuil a refusé de lui venir en aide. Si ce projet semble abandonné pour le moment, il n'est pas impossible qu'on en assure la réalisation d'ici à quelques années.

Il est aussi fortement question de construire un chemin de fer en droite ligne de Toronto à Ottawa. La route a été explorée, il y a quelques mois, et les travaux ne seront pas lents à commencer.

L'entreprise a pour principal promoteur Sir Hugh Allan, qui veut créer une nouvelle ligne de communication indépendante du Grand-Tronc. Cette voie ferrée amenerait un commerce énorme à Ottawa, et serait pour cette ville une véritable source de richesse.

Ottawa devant être le terminus de tous ces chemins de fer, il est facile de pressentir quelle somme étonnante de prospérité lui réserve l'avenir, si tous ces projets se réalisent, comme tout semble l'indiquer.

Mais l'entreprise la plus importante comme la plus féconde en résultats pour la vallée de l'Outaouais, est incontestablement celle qui a pour but de relier la rive nord depuis Montréal jusqu'à Hull. Ce chemin aura un parcours de 120 milles et sillonnera les comtés de Laval, des Deux Montagnes, Terrebonne, Argenteuil, Outaouais et probablement Pontiac.

On en porte le coût à $30,000 par mille, ou un total de $3,600,000. Ce chemin sera construit au moyen d'un subside en terres de 5,000 acres par mille, sur le parcours de 60 milles, qui s'étend de Montréal à Grenville, et de 15,000 acres par mille pour la section entre Grenville et Hull, ou une moyenne de 10,000 acres par mille pour toute la distance. Montréal a souscrit un million de piastres en faveur de l'entreprise, et le comté d'Outaouais a voté $200,000 dans le même but. La balance sera fournie par les souscriptions des autres municipalités intéressées et des actionnaires du chemin.

La praticabilité du chemin ne fait plus de doute. M. Charles Legge, ingénieur de renom, a exploré tout le chemin depuis Grenville jusqu'à Hull, et il a trouvé un plateau ou une série de plateaux de trois quarts de mille à 15 milles de largeur entre le bord de la rivière et la base des Laurentides, très favorable pour la culture et la construction d'un chemin de fer.

De Ste. Thérèse à St. Jérôme, on construira un embranchement, que l'on poussera avant longtemps dans l'intérieur. Cet embranchement alimentera puissamment la ligne principale. Il servira de transit à tout le commerce du nord, qui se concentrera à St. Jérôme. Ce commerce est considérable et prend tous les ans de l'extension.

St. Jérôme est déjà un village de 1200 âmes et renferme plusieurs moulins et manufactures. Il a des pouvoirs d'eau douze fois plus puissants que ceux de Lowell, l'une des principales villes manufacturières de l'État du Massachusetts, et des industriels n'attendent que la construction de ce chemin, qui leur permettra de communiquer avec Montréal en deux heures de temps, pour utiliser cette force motrice.

On peut avoir une idée des avantages que l'agriculture retirera

de ce chemin, par le fait seul que le transport d'un minot de grain coûte maintenant aussi cher de St. Jérôme à Montréal, que de Chicago à Montréal, par chemin de fer.

Les municipalités qui subventionnent cette entreprise, n'encourent pas réellement de sacrifices. Leurs octrois d'argent leur seront rendus au centuple sous toutes les formes possibles.

Montréal en souscrivant un million pour assurer l'exécution de cette ligne a sans doute agi très libéralement. Mais cette ville eut sacrifié ses meilleurs intérêts en refusant cette subvention.

Car, ce chemin devant avoir son terminus à Hochelaga, fera pour la partie Est de Montréal ce que le Grand-Tronc a fait pour la section Ouest. Il lui amenera tout le commerce du nord de l'Outaouais, une bonne partie du trafic du Nord-Ouest et l'immense commerce de l'Asie, lorsque la grande route intercontinentale, dont ce chemin sera un tronçon important, sera continuée jusqu'au Pacifique.

Montréal pourra s'approvisionner de combustible, pour ne mentionner que ce fait, à beaucoup meilleur marché que maintenant. Or, ce point mérite d'être noté, lorsqu'on sait que cette cité consomme annuellement environ 200,000 cordes de bois, qui nécessitent une dépense tous les ans de plus d'un million et demi de piastres.

Le comté d'Outaouais a souscrit $200,000 en faveur du chemin. Eh! bien, le triple de cette somme lui sera de suite rendu lors de l'exécution de la route. Le terrassement et les autres ouvrages, en outre des lisses en fer et du matériel roulant, coûteront plus de $12,000 par mille, ou un total de $600,000, qui seront distribuées sous forme de gages parmi les habitants du comté.

Ce chemin aurait de suite une énorme quantité de fret pour l'alimenter. Il servirait par exemple dans une grande mesure à l'exportation de 190,000,000 de bois scié, qui s'écoule annuellement des moulins de l'Outaouais sur les marchés américains. Car, le tableau suivant indique qu'il serait la voie la plus courte pour communiquer par Montréal avec Burlington, le principal dépôt de bois, situé sur le Lac Champlain, si l'on excepte le chemin de fer de jonction de Montréal et de la cité d'Ottawa, qui aurait sur lui un avantage de quatre milles.

	Milles.
1o. Distance par eau *viâ* canal Chambly	310
2o. Par chemin de fer *viâ* Prescott et Ogdensburgh	230
3o. Par chemin de fer de jonction de Montréal et de la cité d'Ottawa	213
4o. Par le chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal	217½

Dans les conditions ordinaires, un chemin de fer ne saurait lutter

contre un canal, pour le transport d'un article aussi pesant que le bois. Mais dans le cas actuel, la différence de près de 100 milles en faveur du chemin de fer, lui assure une incontestable supériorité sur la voie d'eau.

On parle très fortement de prolonger ce chemin sur la rive nord jusqu'à la Rivière Creuse. Les intérêts de la province de Québec exigent qu'il soit continué aussi loin que possible dans cette direction, car il donnerait un élan remarquable à la colonisation et à l'industrie forestière. Aussi, le gouvernement doit-il être prêt à donner une subvention libérale pour assurer le succès d'une entreprise aussi éminemment nationale.

Un pont pourrait être jeté à cet endroit sur la rivière, afin de relier le chemin à l'artère que l'on construirait du côté sud jusqu'au lac Nipissing, dans le but d'offrir une voie de transit à l'immense commerce de l'Ouest et du Pacifique.

Ce chemin assurerait l'exécution d'un embranchement sur les bords de la Gatineau jusqu'à la rivière du Désert. Cette voie supplémentaire alimenterait dans une forte mesure la ligne principale et faciliterait la colonisation de cette fertile région. Une compagnie a déjà été formée dans le but d'exécuter cette nouvelle entreprise, et la Compagnie du chemin de Colonisation du Nord, ainsi que le comté d'Outaouais souscriront chacun $100,000 au fonds-capital pour en assurer la réalisation.

Le chemin de la Gatineau a plus d'importance qu'on ne paraît le croire. Sa construction est aujourd'hui d'une nécessité absolue. Il développerait admirablement les ressources de cette contrée presque inconnue jusqu'ici, malgré ses avantages incontestables.

Nous avons déjà dit que la colonisation a poursuivi sa marche progressive jusqu'à cent milles au-dessus d'Ottawa, malgré la difficulté des communications. Il y a sur la route projetée un trafic considérable, qui se quadruplerait en peu d'années. Et les compagnies puissantes de MM Gilmour, Hamilton, Hall, Bennett et Gouin, McLaren, Atkinson, Cameron et Edwards, Walsh, envoient chaque année dans les forêts de la Gatineau, un nombre considérable d'hommes et une grande quantité de provisions.

Il faudrait ajouter à ce trafic, celui des rivières Coulonge et du Lièvre, qui est aussi très considérable, et dont la route naturelle serait le chemin de fer de la Gatineau. Si l'on tient compte maintenant du flot d'émigration, qui se précipiterait dans le haut de la Gatineau, on aura une idée des chances de succès de ce chemin. Une population énergique, des pouvoirs d'eau magnifiques, une matière première abondante, n'est-ce pas assez pour créer des industries florissantes, si on leur ouvre un débouché avantageux ?

Nous savons encore que des hommes entreprenants n'attendent que l'ouverture de ce chemin pour fonder des industries considérables.

Cet embranchement se construira probablement le premier, mais d'autres avant longtemps sillonneront les bords des rivières du Lièvre, Nation, Rouge et autres du nord de l'Outaouais, et contribueront au développement de ces magnifiques vallées de l'intérieur, auxquelles un si bel avenir semble réservé.

La Vallée de l'Outaouais compte grand nombre d'hommes entreprenants, possesseurs de capitaux considérables, rompus aux difficultés, dont les intérêts sont étroitement liés à ses progrès, et ils ne sauraient mieux faire que de consacrer toute leur énergie à couvrir de chemins de fer cette importante région.

---

ts n'attendent
dustries consi-

ıt le premier,
ls des rivières
aouais, et con-
llées de l'inté-

hommes entre
npus aux diffi-
ogrès, et ils ne
ergie à couvrir